№ 6 WARSZAWA, CZERWIEC 1928 r. ROK VII.

# AUTO

AUTOMOBILKLUB POLSKI

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05
(OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 4)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 1648



REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **INŻ. R. MORSZTYN** WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:

| | |
|---|---|
| Rocznie | 24 zł. |
| Kwartalnie | 6 zł. |
| Zagranicą | 32 zł. |

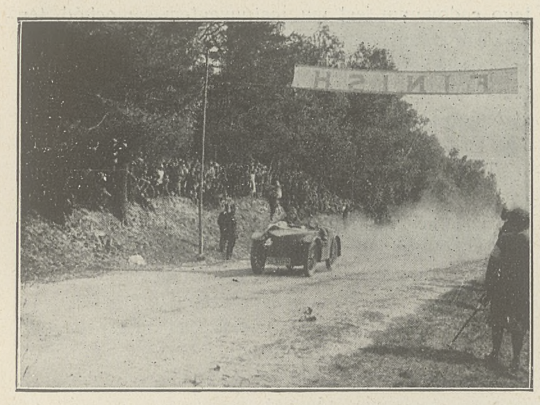
CENA OGŁOSZEŃ:

| | 1/1 | 1/2 | 1/4 | 1/8 | 1/16 |
|---|---|---|---|---|---|
| 2 i 3-cia okładka za tekstem | 300 | 160 | 90 | 50 | 30 |
| 4 okł. przed tekstem i w tekście | 400 | 225 | 120 | 70 | 50 |
| Wklejka | 400 | — | — | — | — |

Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.
Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Fotografje i klisze na rachunek klijenta.



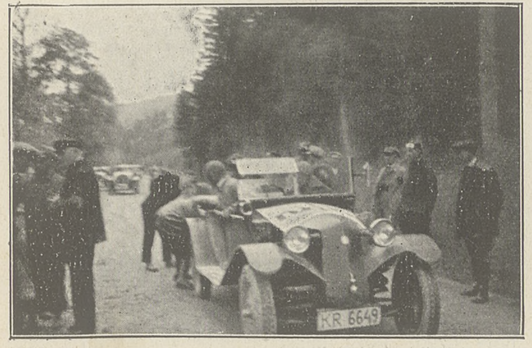
## *Z OSTATNICH ZAWODÓW SAMOCHODOWYCH W POLSCE*



*Na finiszu wyścigu łódzkiego.*



*Komisja sędziowska wyścigu łódzkiego.*




*Na starcie wyścigu na Kocierzy.*

Własne zdjęcia Redakcji „Auto".




*Finisz wyścigu na Kocierzy.*

# Stwórzmy turystykę samochodową

W DNIACH już najbliższych wyruszymy na VII-my Raid Międzynarodowy A. P., tę największą w Polsce imprezę automobilowo-turystyczną.—Turystyczną? Chyba tylko dlatego, że zmierzą się w nim samochody typu turystycznego i że rezultaty jego dadzą nam znowu pewne wskazówki charakteru turystycznego, tak co do samochodów, jak i co do dróg. Tak — to prawda, ale charakter samej tej jazdy — parforce — jakżeż daleko odbiega od tego, co rozumiemy pod słowem turystyka. Regulamin raidu stawia uczestników w najtrudniejszych warunkach, jakie spotkać oni mogą w jeździe turystycznej, a więc wysokie tempo jazdy, nienaganne funkcjonowanie maszyny i próby szybkości. Tak—jeżeli samochód z prób tych wyjdzie zwycięsko to dowód, że nadaje się on w zupełności do wielkiej turystyki, że w najtrudniejszych warunkach, we wszelkich okolicznościach — nie zawiedzie, że jest ono przeto idealnym instrumentem dla turystyki. Oto cel raidu, a środek — to właśnie nagromadzenie trudności, to stworzenie karykaturalnych warunków jazdy, tak, aby egzamin był jaknajtrudniejszy. To jest raid, a nie normalna wycieczka turystyczna.

Ale jakżeż wiele osób traktuje u nas swoje wycieczki, swoje spacery na sposób raidu! Nie ma dla nich dość szybkiego tempa jazdy, nie ma dość krótkich postojów, no i nie ma innej drogi, jak najkrótsza. Z szalonej tej jazdy nie wynoszą nic, prócz zmęczenia—żadnych wrażeń, żadnej przyjemności. Nic w drodze właściwie nie widzą, nie poznają kraju, nie znają często nawet nazw miejscowości, przez które przejeżdżają. Jadą tylko kilku banalnymi szlakami: Warszawa — Kraków — Zakopane, Warszawa — Brodnica — Grudziądz — Gdańsk — Gdynia, Warszawa — Kutno — Poznań i Warszawa — Lublin — Lwów. Wielu to takich turystów znamy wszyscy — samochód dla nich to tylko środek lokomocji nie różniący się ostatecznie od kolei żelaznej, z tą jedynie przewagą nad koleją, że zaspakaja ich snobizm. Pomyślcie, co za wyższość ma bankier X nad radcą Y-kiem, gdy spotkawszy go w Zopotach, powie mu: „Przyjechałem własnym samochodem". I uważa się pan X, oczywiście, za znakomitego turystę automobilowego, gdyż jazdy swoje dla przyjemności odbywa samochodem. Nie, panie X i wszyscy panu podobni. Nie jesteście turystami, lecz jedynie zwyczajnymi podróżnymi. Samochód — to wasz indywidualny wagon — nic więcej, a wasza wycieczka do znanej miejscowości klimatycznej — to najbanalniejsza w świecie podróż.

Turysta bowiem—to marzyciel i fantasta, to explorator, co jedzie odkrywać (dla siebie i swych współtowarzyszy) nieznane dotąd miejscowości, nieznane krajobrazy, nieznane drogi. Turysta—to człowiek, któremu się nie śpieszy, to człowiek, który nie zna natychmiastowego terminu, to człowiek w swej wędrówce najzupełniej wolny. Wyznacza on sobie etapy — naturalnie — gdyż ułatwia mu to wycieczkę, ale nie jest on niewolnikiem swego planu: każdej chwili gotów go zmienić, o ile dowie się, że zobaczyć może jeszcze coś ciekawszego, albo jeśli miejscowość, gdzie się znalazł, przypadnie mu do gustu. Turysta patrzy i stara się wszystko widzieć, pragnie on poznać jaknajdokładniej miejscowości, przez które przejeżdża, pragnie doznać w nich pewnych wrażeń, które utrwalą nazawsze w jego pamięci tę miejscowość. I jakżeż dlatego cudownym jest mu instrumentem samochód, ten najidealniejszy środek lokomocji, który, dając mu najpełniejszą indywidualną swobodę, zbliża go do natury. Samochód dla turysty niekoniecznie skracać ma przestrzenie, ale daje mu możność przebycia jaknajwiększych przestrzeni.

Takich turystów Zachód ma tysiące, takich na palcach u nas policzyćby można było. Właściwa turystyka samochodowa u nas jeszcze nie istnieje. Prawda— setki osób robi corocznie „wycieczki" samochodowe, obierając sobie za cel pewną miejscowość. Wycieczka jednak taka, jak to mówiłem, zasadza się tylko na jaknajszybszem przejechaniu dzielącej od tej miejscowości przestrzeni i na zjedzeniu w miejscowej restauracji czy kawiarni posiłku, z reguły obficie „oblanego", poczem następuje również pośpieszny powrót do domu, gdzie czeka szereg terminowych interesów. O żadnem zwiedzaniu, o poznawaniu osobliwości, czy choćby tylko o rozglądaniu się po drodze mowy naturalnie niema. Rekord szybkości — oto marzenie każdego takiego wycieczkowicza. I dlatego narzekanie na stan dróg, który nie pozwala na rozwijanie maksymalnej szybkości, narzekania na wszystkie przeszkody, które zwalniają tempo jazdy.

Powie niejeden, iż w naszych warunkach, przy zacofaniu naszych miast, nie mówiąc o wsiach i osadach, turystyka jest szeregiem niewygód i przykrości. Prawda. Dla turystów, zwłaszcza automobilowych, t. j. turystów zamożniejszych, o wyższych wymaganiach komfortu, nasza prowincja — to kraj jeszcze na poły dziki. Poza miastami wojewódzkiemi i kilku osiedlami fabrycznemi (nie mówię tu o zachodnich

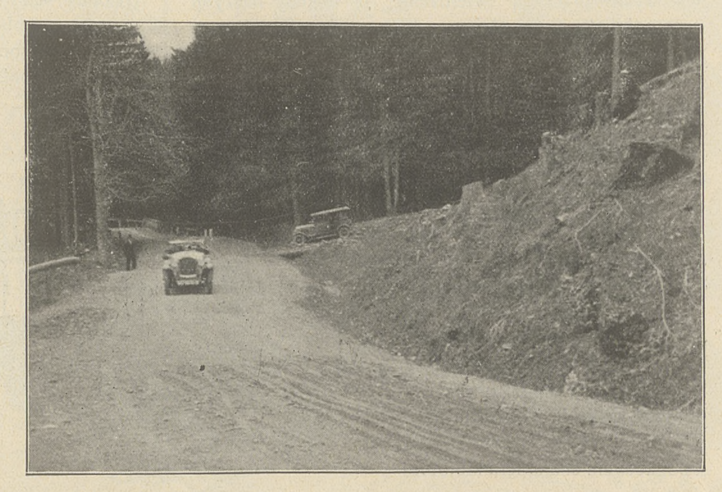


*Mars na samochodzie Studebaker uzyskał najlepszy czas dnia w klasie maszyn turystycznych.*

Do art. „Wyścigi samochodowe na Kocierzy". Własne zdjęcie red. „Auto".

dzielnicach, które pod tym względem są „Europą") — nie znaleźć znośnego noclegu i jadalnego posiłku. O garażach dla samochodów mowy nawet niema. Stodoła, jeśli czas jest przedżniwny, a najczęściej brudne podwórko, w którem samochód turysty służy za grzędę dla miejscowego drobiu, koła zaś jego zastępują wiernym Kruczkom i Burkom słupy uliczne lub narożniki budynków. Przyznaję, że aby na tego rodzaju narażać się niewygody, potrzeba pewnej dozy abnegacji i zwłaszcza wiele miłości przyrody i przywiązania dla swego kraju. Ale stajemy tu wobec błędnego koła. Automobiliści dowodzą, że nie sposób uprawiać turystyki w kraju, gdzie niema czystych hoteli i znośnych restauracyj, hotelarze i restauratorzy zaś twierdzą, że żadne inwestycje im się nie opłacą, gdyż turystów nigdy prawie nie widują, a ich przedsiębiorstwa w zupełności odpowiadają skali wymagań miejscowej ludności. I jedni i drudzy mają słuszność, ale jednak ktoś musi zrobić początek. Nie wymagajmy od prowincjonalnych restauratorów i właścicieli zajazdów, aby wykładali pieniądze na luksusowe urządzenia, gdy nie widzą natychmiastowej w tem korzyści. Obiecywanie im w przyszłości sutych zarobków, gdy rozwinie się turystyka, będzie dla nich tylko gołębiem na dachu. Nie, to nie oni powinni zrobić początek, lecz turyści. Gdy coraz większe rzesze automobilistów wędrować poczną po kraju, gdy coraz częściej prowincjonalni hotelarze i restauratorzy spotykać się będą z żądaniami zamożnych przejezdnych, to bezwątpienia dojrzą wtedy swą korzyść i zrozumieją własny interes. Tylko żywa turystyka stworzy na naszej prowincji te wszystkie kulturalne urządzenia, które zachwycają nas w najmniejszych miasteczkach Zachodu. Ale zróbmy tu tylko małe porównanie. Jeśli zdarzyło nam się kiedyś zajechać do najmniejszego choćby miasteczka Francji, Szwajcarji, Niemiec, czy choćby Czech, to musiała nas zadziwić ilość przejezdnych osób w jednym miejscowym hoteliku i ilość samochodów w jego garażu. To wszystko byli turyści, z których czerpie bardzo dobre zyski właściciel miejscowego hotelu, restauracji i garażu. A u nas? Zdarzyło mi się nieraz przejeżdżać przez miejscowości słynne ze swoich pamiątek lub ze swojej malowniczości — weźmy choćby Sandomierz czy Szydłowiec. Rozglądając się po mieście, zajrzawszy do miejscowego hoteliku, do restauracji, do kawiarni, przekonywałem się najczęściej, że jestem tego dnia jednym jedynym turystą. Klijentela hotelu i restauracji składała się wyłącznie ze skromnych i niewymagających komiwojażerów i przyjezdnych z najbliższych okolic, czasami może ktoś z zamiejscowych urzędników, skrupulatnie liczący grosze swoich djet podróżnych. Cóż dziwnego, że dla tej niewymagającej, a oszczędnej klijenteli hotelik prowadzony jest więcej niż prymitywnie, a restauracja więcej niż skromnie?

Tak — automobiliści nasi muszą okazać trochę odwagi i abnegacji — i rozpocząć uprawiać turystykę, prawdziwą turystykę, pomimo niewygód, na które przez lat kilka narażeni jeszcze będą. A czy na to nie możnaby znaleźć też wyjścia? Camping, z takim ferworem uprawiany w Anglji i w Ameryce, jest wskazany dla tych turystów, co przyzwyczaić się nie mogą



*Mały Opel po wyjeździe z lasu rozpoczyna najtrudniejszy odcinek drogi.*

Do art. „Wyścigi samochodowe na Kocierzy". Własne zdjęcie red. „Auto".

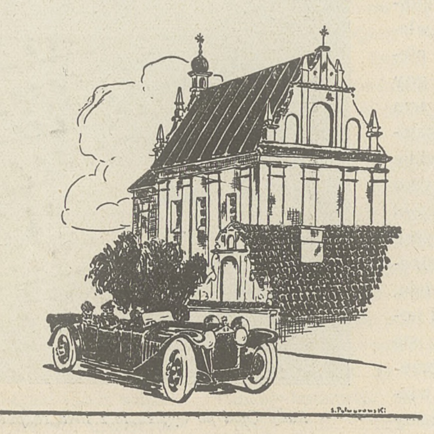
do pluskiew w żydowskich hotelikach i brzydzą się niesamowicie wyglądającym kotletem wieprzowym z cuchnącym ogórkiem i herbatą dwuznacznego koloru z wyschniętym na kamień i upstrzonym muchami wiejskim serem. Camping wymaga naturalnie również pewnej rezygnacji z wygód, pewnego zahartowania, a zwłaszcza nieliczenia się zbytnio z czasem, ale wśród naszych pseudoturystów znam dziesiątki, jeśli nie setki osób, które potrafią przez bitych kilka godzin przesiedzieć w małomiasteczkowej knajpie z widokiem na brudne podwórko, lub conajmniej na cuchnący rynsztok. Czyż nie lepiej i nie zdrowiej spędzićby mogli oni ten czas w rozstawionym ad hoc namiocie, jeśli stan pogody tego wymaga, w malowniczej miejscowości, obranej przez nich samych, i przy posiłku stanowczo zdrowszym i apetyczniejszym, który przyrządzić mogą z przywiezionych ze sobą zapasów. Ta forma turystyki jest szeroko na Zachodzie uprawianą, pomimo obfitości wszędzie czystych restauracyj, nieraz o przysłowiowo dobrej kuchni. Ale na to trzeba być prawdziwym turystą, trzeba kochać przyrodę i historję ojczystą i trzeba umieć na krótko stać się czasami Robinsonem, a czasami nawet poetą, co po długich miesiącach zawodowej szarej pracy nikomu chyba zaszkodzić nie może.

Tak, ale u nas do tej pory w klasie automobilistów niema jeszcze prawie wcale prawdziwych turystów, są tylko sontagsmajówkowicze, traktujący zbyt realnie wszystko w czasie swych krótkich wycieczek. Piękno drogi oceniają oni tylko z punktu widzenia stanu jej nawierzchni, malowniczość miejscowości — tylko przez pryzmat wypitego w niej alkoholu, a zabytki historyczne — to o ich istnieniu nawet nie słyszeli. Co w tem wszystkiem najciekawsze, to to, że wielu z tych pogardliwie w tej chwili przezemnie potraktowanych swojskich pseudoturystów, z chwilą wydostania się za granicę kraju — stają się nagle pasjonowanymi, wytrawnymi i przykładnymi turystami. Nie jest wcale przesadą twierdzenie, iż między naszymi automobilistami znajdziemy bez porównania więcej osób znających dokładnie z odbytych wycieczek wszystkie osobliwości Szwajcarji, Francji i Niemiec, niż tych, co znają własny kraj. Czemu to przypisać? Oczywiście snobizmowi, który jest **główną** pobudką zwiedzania osławionych i rozreklamowanych miejscowości.

Tu dotykamy sedna sprawy Kraj nasz posiada cudowne krajobrazy, przepyszne zabytki historyczne i dużą ilość różnych osobliwości natury. Pod tym względem nie ustępujemy wielu krajom, w których kwitnie turystyka, a nawet różnorodnością i bogactwem charakteru krajobrazowego przewyższamy, wiele krajów Zachodu. Tylko że nikt o tem nie wie, nikt nie rozgłasza i nie reklamuje piękności setek naszych miejscowości, bo nikt prawie nie rozumie własnej naszej w tem korzyści. Gdybyśmy na świat cały rozreklamowali piękność naszego Ojcowa, naszych Pienin, Gorganów jezior pomorskich i t. d., gdyby do nich zaczęli zjeżdżać się obcy, to i nasi turyści uważaćby poczęli za ujmę sobie, za pewien wstyd, ignorowanie tak sławnych miejscowości.

Chcąc stworzyć turystykę, należy wzbudzić nietylko zaciekawienie dla danych miejscowości, ale i otoczyć je nimbem, aureolą, obliczoną na snobizm ludzki. Trzeba je, jednem słowem, opatentować, zareklamować, trzeba wmówić w tłumy, że są one najciekawsze i najpiękniejsze, no i najmodniejsze na świecie. Wszędzie w ten sposób tworzono turystykę. Ci, którym zależało na stworzeniu ruchu turystycznego — więc państwo, gminy, zrzeszenia i t. d., nawet jednostki postępowały w ten sposób, a wszystkim nam wiadomo, że nie żałowano superlatywów. Propaganda drukowana, propaganda zapomocą afiszów, obrazów i kinomatografów, propaganda zapomocą biur podróżnych, towarzystw kolejowych, autobusowych i okrętowych, jednem słowem głośna i narzucająca się wszędzie propaganda. I doprowadzono do tego, że na Zachodzie w letnich miesiącach dosłownie pół ludności wędruje bliżej i dalej kolejami, okrętami, samochodami, motocyklami, rowerami i pieszo. Stworzono wielki ruch turystyczny, ruch o doniosłem znaczeniu kulturalnem i gospodarczem.

Dziś turystyka samochodowa wszędzie przeważa. Jest ona bezwątpienia najwygodniejszą i najprzyjemniejszą formą turystyki i kogo tylko na Zachodzie stać na samochód przedewszystkiem odbywa szereg wycieczek turystycznych. U nas, niestety, turystyka znajduje się jeszcze w powijakach, a właściwa turystyka samochodowa prawie że wcale nie istnieje. Narzekamy wszyscy na zły stan naszych dróg, na brak map, na zacofanie naszej prowincji i t. d., a wszak jednym z najpotężniejszych środków na usunięcie tych wszystkich bolączek jest szeroko rozwinięty ruch turystyczny. On to bowiem, stawiając nowe, wysokie wymagania i stwarzając nowe potrzeby, jest jednym z najpotężniejszych krzewicieli kultury. Turystyka samochodowa w silniejszym jeszcze od innych form turystyki stopniu. I dlatego, w imię ideałów kulturalnych i w imię interesów gospodarczych rozwinąć winniśmy turystykę samochodową, ale prawdziwą turystykę, a nie tę do tej pory u nas uprawianą niesmaczną jej karykaturę.





IA 3301
Na całym obszarze świata więcej ludzi jeździ na oponach GOODYEAR, aniżeli na jakichkolwiek innych. Wszędzie coraz bardziej utrwala się przekonanie, że opony GOODYEAR posiadają większą trwałość, większe bezpieczeństwo wobec uszkodzeń i lepsze właściwości przeciwślizgowe, aniżeli uważane było za możliwe do osiągnięcia.
GOODYEAR

# Zjazd gwiaździsty do Łodzi

NIE BYŁO jeszcze w Polsce zawodów automobilowych, któreby zgromadziły równie wielką ilość współzawodników, co wyznaczony na dzień 19 maja Zjazd gwiaździsty do Łodzi. Wzrastająca stale ambicja sportowa polskich automobilistów sprawiła, iż dla zdobycia nagród przechodnich każdy Klub afiljowany wysłał na Zjazd pewną liczbę samochodów. Nie zabrakło również konkurentów, nie będących członkami Klubów, tak, iż w rezultacie, po raz pierwszy w Polsce, ujrzeliśmy w Łodzi samochody, opatrzone numerami konkursowymi, wyższymi od setki.

W rzeczywistości uczestniczyło w Zjeździe 96 samochodów, z których dziewięć nie doszło do celu lub przybyło po ostatecznym terminie, a pięć zostało zdyskwalifikowanych, tak iż klasyfikowanych było 82 wozy. Jest przytem godne uwagi, iż wszystkie panie, biorące udział w Zjeździe w liczbie 10, ukończyły konkurs ze znakomitymi wynikami, co daje raz jeszcze chlubne świadectwo o wysokim poziomie sportowym naszych dzielnych kierowczyń.

Zasada konkursu oparta była na klasycznych podstawach, to znaczy na regulaminie Zjazdu gwiaździstego do Monte Carlo, i nie przedstawiała dla współzawodników żadnych specjalnych trudności. Każdy konkurent mógł wyruszyć z obranej przez się miejscowości, nie wcześniej jednakże, jak w nocy z 18 na 19 maja, o godzinie 0.01, i jechać mógł do Łodzi dowolną drogą, z tem tylko zastrzeżeniem, aby dwa razy nie przejeżdżał po tej samej szosie. Przyjazd do Łodzi wyznaczony był między godzinami 16 i 18, z tem udogodnieniem, iż spóźnić się wolno było do godziny 19, za co jednakże otrzymywało się punkty karne. Wynik każdego współzawodnika został następnie obliczony na punkty według ilości przebytych kilometrów, ilości przewiezionych pasażerów i uzyskanej szybkości średniej, i ten konkurent, który zdobył największą ilość punktów, ogłoszony został zwycięscą.

Regulamin Zjazdu, ułożony naogół poprawnie, posiadał jeden punkt nielogiczny, który poddać muszę krytyce. Powiedziane było mianowicie, iż szybkość średnia powyżej 40 klm./godz. nie będzie brana pod uwagę przy klasyfikacji, a pomimo to liczono każdą ilość kilometrów, przebytą przez współzawodnika. Miało to ten skutek, iż żaden konkurent nie zwracał uwagi na szybkość, starając się tylko pokryć jaknajwiększą ilość kilometrów.

Jest więc rzeczą najzupełniej niezrozumiałą, poco wprowadzono do regulaminu przepis o nieliczeniu szybkości powyżej 40 klm./g. Podobny przepis istnieje coprawda i w regulaminie Zjazdu gwiaździstego do Monte Carlo, ale tam jest o tyle inaczej, że za rozwinięcie średniej szybkości powyżej 40 klm./g. grozi uczestnikowi dyskwalifikacja i w ten sposób uzyskuje się pewność, że konkurs turystyczny nie przeistoczy się w wyścig samochodowy. Tymczasem regulamin Zjazdu do Łodzi wypaczył najzupełniej tę ideję, gdyż samo nieliczenie szybkości ponad 40 klm./g. nie było żadną sankcją przeciwko współzawodnikom jadącym w tempie wyścigowem i nie zmuszało nikogo do ograniczania szybkości. A trudno pojąć, jaki mógłby być inny powód wprowadzenia tego przepisu do regulaminu, jeżeli nie chęć przeprowadzenia konkursu w warunkach ściśle turystycznych, to znaczy z normalną turystyczną szybkością.

Mogąc się nie liczyć ze średnią szybkością, większość współzawodników obrała sobie ogromne tury i wyruszyła w drogę w najwcześniejszym terminie, to jest 19 maja w minutę po północy. Takich konkurentów, którzy postanowili przejechać jedynie określoną przez regulamin, jako minimalną, przestrzeń 300 klm., było bardzo niewielu, co świadczy o ogromnym zapale sportowym uczestników Zjazdu.

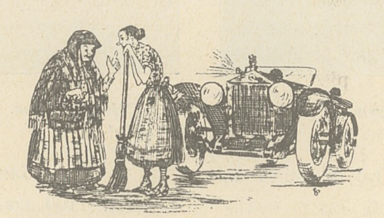
Większość współzawodników wybrała sobie na trasę jazdy doskonałe szosy pomorskie i poznańskie, chociaż nie brakło takich, którzy woleli nieco gorsze, ale zato idealnie proste i odznaczające się słabym ruchem, szosy północno-wschodniej Polski. Z zagranicy startowały jedynie cztery wozy członków Krakowskiego Klubu Automobilowego, którzy brali udział w zawodach w Wiesbadenie.

Kontrola przebytej drogi uskutecznioną została w ten sposób, iż każdy współzawodnik otrzymał książeczkę, w której był obowiązany przywieźć do Łodzi poświadczenia przejazdu przez poszczególne miejscowości. Poświadczenia te otrzymywali uczestnicy konkursu w komisarjatach policji, w urzędach pocztowych, kolejowych, lub gdziekolwiek indziej, gdzie tylko można było uzyskać pieczęć i podpis urzędnika. Dzięki wytężonej propagandzie prasowej oraz komunikatom, nadawanym przez Polskie Radjo, we wszystkich niemal miastach Polski wiedziano o Zjeździe i uczestnicy konkursu mogli wszędzie, bez trudu i zbytnich formalności, uzyskać poświadczenie przejazdu.

Po przybyciu do Łodzi samochody były parkowane na placu Dąbrowskiego. Niestety, park został rozwiązany o godzinę zawcześnie, bo już o szóstej po południu. Z niezrozumiałej przyczyny i wbrew przepisom regulaminu nie czekano na samochody spóźnione, lecz rozpoczęto defiladę przez miasto. Spowodowało to wiele nieporozumień, gdyż kilka spóźnionych wozów zgubiło się w ścisku defilady i nie mogło dotrzeć do żadnej urzędowej osoby, któraby poświadczyła rzeczywistą godzinę przyjazdu do Łodzi.

To było jedyne niedociągnięcie w organizacji, która naogół, zawdzięczając energji komandora p. Kauczyńskiego, stała najzupełniej na wysokości zadania. Niektórzy uczestnicy konkursu byli pozatem niezadowoleni z przydzielonych im pokoi w hotelach (niżej podpisany również należy do ich grona), ale trzeba wszak mieć wyrozumiałość dla Klubu łódzkiego, który nie jest winien, iż w jego mieście znajduje się jeden tylko przyzwoity hotel, w którym niepodobieństwem było pomieścić wszystkich uczestników Zjazdu.

Po żmudnych obliczeniach, dokonanych przez delegatów wszystkich Klubów Afiljowanych, pod przewodnictwem delegata A. P. p. mec. Sznarbachowskiego, ustalone zostały rezultaty Zjazdu. Pierwsze miejsce uzyskał p. Stanisław Żychoń z Krakowskiego Klubu Automobilowego, który na samochodzie Erskine przejechał 1103 klm., zdobywając 381 punktów. Drugim był p. Edmund Tesche na samochodzie Austro Daimler, który zdobył 376 punktów. Następnie równą ilość 368 punktów uzyskali: hr. Stefan Tyszkiewicz na polskim samochodzie Stetysz i pani Helena Haller-Hallenburg na samochodzie Lancia. O klasyfikacji tych dwóch konkurentów zadecydował mniejszy litraż, który postawił na trzeciem miejscu dzielną kierowczynię, a na czwartem miejscu twórcę pierwszego polskiego samochodu. Piąte miejsce zajął p. Wacław Krzeczkowski na samochodzie Chrysler, który zdobył 366 punktów. Konkurencja zespołów klubowych o nagrody przechodnie wzbudzała największe zainteresowanie, gdyż wobec ogromnej ilości startujących maszyn trudno było przewidzieć, któremu Klubowi nagrody te zostaną przyznane. W rezultacie rozgrywaną po raz pierwszy nagrodę przechodnią Komisji Sportowej Ł. A. K. zdobył Automobilklub Polski, podczas gdy nagrody przechodnie Śląskiego Klubu Automobilowego i Towarzystwa „Vesta“ przypadły Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu. Dwie ostatnie nagrody były już raz rozgrywane w roku ubiegłym na Zjeździe gwiaździstym do Katowic i wtedy wygrał je również Krakowski Klub Automobilowy. Klub ten zdobył zatem te dwie nagrody po raz drugi z rzędu.



*Marjan Krynicki.*

# Wyścigi samochodowe w Łodzi

ORGANIZATORZY łódzkich zawodów automobilowych mieli szczęśliwą rękę. Zjazd gwiaździsty do Łodzi rozrósł się do imponujących, niespotykanych dotąd w Polsce rozmiarów, a urządzony w dniu następnym, t. j. w niedzielę 20 maja, wyścig samochodowy zachwycił wszystkich sprawnością organizacji, widokiem rasowych wyścigowych wozów i doskonałymi rezultatami.

Jako teren wyścigów wybrany został pięciokilometrowy odcinek szosy, biegnącej z Lutomierska do Aleksandrowa, bezwątpienia znacznie lepszy od zeszłorocznej trasy Konstantynów — Zgierz. Szosa była w tym roku znacznie szersza i niemal zupełnie prosta, co pozwalało na rozwijanie maksymalnych szybkości. Niestety, nawierzchnia jej pozostawiała dużo do życzenia i stwarzała wiele trudności, szczególniej dla szybkich samochodów wyścigowych.

Organizacja wyścigów niebywale sprawna i precyzyjna, przynosi zaszczyt Komisji Sportowej Łódzkiego Automobil-Klubu, a w szczególności niestrudzonemu komandorowi inż. Karolowi Kauczyńskiemu i vice-komandorowi K. Poznańskiemu, których energji i ofiarnej pracy zawdzięczać należy w głównej mierze tak znakomite przeprowadzenie imprezy. Biegi rozpoczęły się punktualnie, a starty następowały tak szybko po sobie, iż cały wyścig trwał niewiele ponad dwie godziny. Porządek na trasie panował wzorowy. Telefon i chronometraż elektryczny, prowadzony przez pp. Wachowskiego i Krasińskiego, funkcjonowały sprawnie. Jedynie tylko bufet był nikczemny, ku ogromnemu rozgoryczeniu licznie zgromadzonej publiczności.



*Znany sportsman automobilowy p. Tadeusz Winicki powrócił do czynnego życia sportowego i wziął udział w wyścigach w Łodzi, wygrywając na sam. Bugatti w klasie maszyn sportowych.*

Przepiękna pogoda ściągnęła na tor wyścigowy kilka tysięcy widzów. W parku samochodowym naliczyć było można około 400 wozów, noszących znaki wszystkich województw.

Do wyścigu, rozegranego na dystansie 5 klm. ze startem z miejsca, zgłoszono bardzo pokaźną cyfrę 25 maszyn, z których na starcie stanęło 22. W tej liczbie było siedem samochodów wyścigowych, co najlepiej świadczy o powadze i wartości konkursu. W zawodach brali udział niemal wszyscy wybitniejsi kierowcy polscy.

Wyścig otworzył Knapik, który jechał na maleńkim, bardzo zresztą interesującym, samochodzie Hanomag. Niestety, pierwszy ten konkurent nie został zastopowany, gdyż przez czyjąś nieuwagę tuż przed jego przejazdem zerwany został kabel od chronometru elektrycznego i czas jazdy nie mógł zostać zmierzony.

Nagrodą za ten zawód był dla publiczności następny z kolei start Frühlinga na wyścigowym samochodzie Bugatti, który przeszedł przez finisz w tempie 170 klm./g., wzbudzając szmer zachwytu i entuzjastyczne oklaski. Następnie kolejno przechodziły inne maszyny, wykazując w poszczególnych kategorjach następujące czasy i szybkości:

**Samochody sportowe:**

Kat. 1100 cm.³: 1. Rahnenfeld (Fiat) 3 m. 49,16 sek., szybkość średnia na



*Przy chronometrze elektrycznym.*



*Załuski na sam. Fiat pierwszy w kat. wyścig. 1100 cm.$^3$*

Własne zdjęcie red. „Auto".

godzinę 78,5 klm.; 2. Kirszen (Fiat) 3 m. 56,08 s.; 3. Kuczewski (Tatra) 4 m. 53,64 s.

Kat. 1500 cm.$^3$: 1. Fürstenberg (Fiat) 4 m. 03,54 s., szybkość średnia na godzinę 73,9 klm.

Kat. 2000 cm.$^3$: 1. Schweikert (O. M.) 3 m. 35,94 s., szybkość średnia na godzinę 83,4 klm.; 2. Mohuczy (Steyr) 4 m. 23,17 s.

Kat. 3000 cm.$^3$: 1. Winicki (Bugatti) 2 m. 43,81 s., najlepszy czas samochodów sportowych, szybkość średnia na godzinę 109,8 klm.; 2. Dzierliński (Austro Daimler) 3 m. 01,09 s.; 3. Pani Poznańska (Austro Daimler) 3 m. 03,90 s.; 4. Zaturski (Chrysler) 3 m. 46,33 s. Poza konkursem: Jan Ripper (Lancia) 3 m. 05,15 s.

Kat. 5000 cm.$^3$: 1. Kuczyński (Peugeot) 3 m. 17,54 s., szybkość średnia na godzinę 91,2 klm.

Kat. 8000 cm.$^3$: 1. Seyfert (Skoda - Hispano Suiza) 2 m. 48,64 s., szybkość średnia na godzinę 106,6 klm.; 2. Osser (Minerva) 3 m. 33,47 s.

*Zwycięzca wyścigu łódzkiego, Frühling, na samochodzie wyścigowym Bugatti przechodzi przez finisz w tempie 170 klm./g.*

Własne zdjęcie red. „Auto".

## Samochody wyścigowe:

Kat. 1100 cm.$^3$: 1. Załuski (Fiat) 3 m. 15,89 s., szybkość średnia na godzinę 91,9 klm.; 2. Koziański (Amilcar) 3 m. 30,19 s.

Kat. 1500 cm.$^3$: 1. Frühling (Bugatti) 2 m. 09,93 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia na godzinę 138,5 klm.; 2. Vetterli (Bugatti) 2 m. 19,02 s.

Kat. 3000 cm.$^3$: 1. Cieński (Austro Daimler) 2 m. 33,07 s., szybkość średnia na godzinę 117,5 klm.; 2. Szwarcsztein (Bugatti) uszkodzony w drodze. Poza konkursem: Potocki (Austro Daimler) 2 m. 41,03 s.

Jak zatem widzimy, wyścigi zakończyły się jeneralnym sukcesem samochodów Bugatti, które osiągnęły najlepsze czasy zarówno w klasie wyścigowej, jak i sportowej. Rezultat powyższy jest objawem bardzo pocieszającym, gdyż świadczy on o tem, że rozwój sportu samochodowego w Polsce postępuje normalną drogą. Nasi sportowcy automobilowi, dojrzeli już do posiadania szlachetnych, rasowych maszyn wyścigowych i jest rzeczą naturalną, że sprowadzają sobie w pierwszym rzędzie te cudowne arcydzieła techniki, jakiemi są niedościgłe wozy alzackiej fabryki, wsławione tyloma zwycięstwami we wszystkich częściach świata.

Najlepszy czas dnia uzyskał na półtoralitrowym, czterocylindrowym samochodzie Bugatti, zaopatrzonym w kompresor, młody, wybijający się kierowca Frühling z Krakowa. Muszę tu specjalnie podkreślić, iż osiągnięta przezeń na nienadzwyczajnej szosie średnia szybkość 138,5 klm. jest znakomita, i nie ustępuje najzupełniej rezultatom osiąganym w tego rodzaju biegach przez najlepszych kierowców zagranicznych. Rezultat młodego kierowcy, każe mu wróżyć wielką przyszłość; niejeden z pewnością sukces będzie jeszcze jego udziałem.

Drugi z kolei czas dnia wykazał

doskonały również kierowca Vetterli, na identycznym samochodzie Bugatti. Na trzeciem miejscu za wynikiem tych dwóch jeźdzców, postawić należy rezultat Winickiego. Ten sławny as polskiego automobilizmu, którego powrót do czynnego życia sportowego powitać należy z jaknajwiększą radością, zrobił najlepszy czas dnia w klasie wozów sportowych, prowadząc trzylitrowy, ośmiocylindrowy samochód Bugatti, skarosowany jako limuzyna. Na ten piękny wynik złożyła się zarówno niezrównana wartość maszyny, jak i wysoka klasa kierowcy.

Ogólny faworyt Szwarcsztein, który jechał na czwartym samochodzie Bugatti, skończył bieg, nie siląc się wcale na wyrobienie czasu, gdyż stopiły mu się świece, nieodpowiednie dla tak szybkobieżnego silnika.

Jedynym konkurentem, który zrobił czas zbliżony do wyniku świetnych samochodów Bugatti, był Cieński na trzylitrowym wozie Austro Daimler. Potocki osiągnął również rezultat zadowalający, szkoda tylko, że poza konkursem.

Z pośród samochodów sportowych szybkość ponad sto kilometrów na godzinę uzyskał, oprócz Winickiego, jedynie tylko Seyfert na wielkiej karecie Skoda-Hispano Suiza, czego się zresztą należało spodziewać po maszynie o tak dużym litrażu. Pozostałe rezultaty nie wznoszą się niczem ponad poziom przeciętny. *M. K.*

# Wyścigi samochodowe na Kocierzy

PRZEŁĘCZ Kocierz znaną jest w historji polskiego sportu automobilowego. Na wzniesieniu tem, łatwiejszem znacznie pod względem zakrętów od klasycznej trasy Zakopane — Morskie Oko, jednakże bez porównania od niej trudniejszem pod względem kąta wzniesienia, urządzane były już kilkakrotnie górskie próby szybkości Raidów Międzynarodowych Automobilklubu Polski. Kocierz jest morderczą próbą dla silników, i niema chyba drugiej szosy w Polsce, któraby jej pod tym względem dorównała.

To też cieszyć się należy, że Kluby automobilowe Krakowski i Śląski, które na tamtejszym terenie rozwijają ożywioną działalność, zdecydowały się na urządzenie górskiego wyścigu na Kocierzy i czynić to będą, bezwątpienia, co roku. Wyścig ten mieć będzie bowiem ogromne znaczenie, jako trening do Raidu Międzynarodowego i pozwoli z pewnością odkryć niejedną gwiazdę z pośród mniej znanych kierowców, którzy nie będą mieli odwagi stanąć do trudnej imprezy międzynarodowej, jaką jest wyścig na szosie do Morskiego Oka.

Pierwszy wyścig na Kocierzy zorganizowany został z dużym pośpiechem i odbył się w niedzielę 3 czerwca. Pośpiech odbił się w sposób niekorzystny na organizacji, która pod wieloma względami nie stała na wysokości zadania. Zwłaszcza przykro raził ogromny nieporządek, panujący na trasie. Tłumy publiczności spacerowały sobie po szosie, przeciwko czemu nie występowali wcale zrzadka rozstawieni policjanci. Szczęśliwie tym razem obeszło się bez wypadku, ale na przyszłość taki stan rzeczy nie może być tolerowany.

Szosa na Kocierz znajduje się obecnie w stanie najzupełniej dobrym, za wyjątkiem serpentyn, które są rozorane i zarzucone kamieniami. Pozatem w niektórych miejscach jest droga nierówna ubita. Podczas wyścigu szosa była zupełnie sucha, oprócz odcinka, przebiegającego w lesie, błotnistego i bardzo śliskiego.

Kierownictwo wyścigów spoczywało w rękach Prezesa Komisji Sportowej Krakowskiego Klubu Automobilowego p. Wilhelma Rippera, który pełnił funkcję komandora. Vice-komandorami byli pp. Bukowski i dr. Macudziński, a komisarzami sportowymi pp. hr. Rostworowski, marsz. Wolny i dr. Hładij.

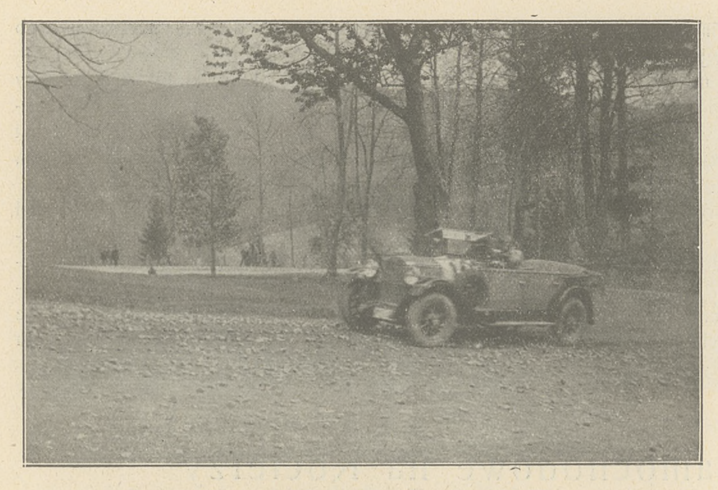
Samochody, podzielone na trzy klasy: turystyczną, sportową i wyścigową, (według postanowień, zanadto, powiedziałbym, skomplikowanego regulaminu), odebrała Komisja techniczna, złożona z pp.: płk. Piotrowskiego (przewodniczący), kpt. Szydelskiego (zastępca), inż. Rotowskiego i inż. Deutscha. Ogółem startowało w wyścigu 21 samochodów, co nazwane być może bardzo pięknym sukcesem.

Najlepszy czas dnia uzyskany został, podobnie, jak w Łodzi, na bezkonkurencyjnym, jeżeli chodzi



*Zwycięzca wyścigu na Kocierzy, Vetterli na Bugatti, na prostej przed finiszem.*

Własne zdjęcie red. „Auto".



*Bukowiecki na samochodzie Fiat 520 na trudnej serpentynie.*

Własne zdjęcie red. „Auto".

osiągając również rezultat bardzo dobry, jak na maszynę bez kompresora.

Trzeci czas i zarazem najlepszy czas samochodów sportowych uzyskał Jan Ripper na samochodzie Lancia. Jest to jeden z najpiękniejszych wyników dnia, który świadczy raz jeszcze o wysokiej klasie młodego kierowcy.

Z pośród samochodów turystycznych najlepszy czas osiągnął Mars na potężnym samochodzie Studebaker, skarosowanym jako limuzyna.

Szczegółowe rezultaty wyścigu są następujące:

### Samochody turystyczne.

Kat. 1100 cm.$^3$: 1. Zagórski (Opel) 7 m. 11,60 sek., szybkość średnia na godzinę 40 klm. 871 m.; 2. Wielgus



*Hr. Adam Potocki przed startem.*



*Żmigrod na samochodzie Dodge.*

Własne zdjęcie red. „Auto".

o szybkość, zwrotność, sprawność hamulców i zryw, wyścigowym samochodzie Bugatti z kompresorem. Tym razem zwycięstwo uśmiechnęło się kierowcy Vetterli ze Śląskiego Klubu Automobilowego. Sukces jego był najzupełniej zasłużony, gdyż wyróżnił się on bardzo umiejętną, doskonałą taktycznie jazdą, nie nadużywając szybkości na skrętach, a zato na krótkich, prostych, wykorzystując całą moc szybkoobrotowego silnika i cały błyskawiczny zryw maszyny. To też na tak trudnym torze, jakim jest szosa na Kocierz, uzyskał on na dystansie 4900 metrów ze startem z miejsca doskonałą szybkość średnią 67 klm./g.

Drugi z kolei czas dnia wykazał hr. Potocki na trzylitrowym samochodzie wyścigowym Austro Daimler,



*Żychoń na samochodzie Erskine.*

Własne zdjęcie red. „Auto".

(Opel) 7 m. 12,59 sek.; 3. Dygat (Tatra) 8 m. 27 sek.; 4. Rostworowska, prowadził Harkawy (Tatra) 8 m. 47,01 sek.

Kat. 1500 cm.³: 1. Wawreczka (Alfa Romeo) 5 m. 33,79 s., szybkość średnia na godzinę 52 klm. 844 m.; 2. Fürstenberg (Fiat) 6 m. 35,71 sek.

Kat. 2000 cm.³: 1. Gold (Citroën) 7 min. 34 sek., szybkość średnia na godzinę 39 klm. 172 m.

Kat. 3000 cm.³: 1. Bukowiecki (Fiat) 5 m. 52,93 s., szybkość średnia na godzinę 49 klm. 968 m.; 2. Mikszan (Erskine) 6 m. 29,79 s.; 3. Żychoń (Erskine) 7 m. 46,53 sek.; 4. Reichman (Erskine) 10 m. 45,85 sek.

Kat. 5000 cm.³: 1. Malinowski (Dodge) 5 min. 37,57 sek., szybkość średnia na godzinę 52 klm. 254 m.

Kat. 8000 cm.³: 1. Mars (Studebaker) 5 m. 06,30 s., najlepszy czas samochodów turystycznych, szybkość średnia na godzinę 57 klm. 589 m.; 2. Dąbrowski, prowadził Judasz (Gräf & Stift) 5 m. 11,42 sek.

### Samochody sportowe.

Kat. 500 cm.³: 1. Knapik (Hanomag) 7 m. 43,91 sek., szybkość średnia na godzinę 38 kilometrów 023 metr.

Kat. 3000 cm.³: 1. Ripper (Lancia) 4 m. 44,63 s., najlepszy czas samochodów sportowych, szybkość średnia na godzinę 61 klm. 974 metr.



Kat. 5000 cm.³: 1. Zangl (Steyr) 4 m. 59,01 s., szybkość średnia na godzinę 58 klm. 993 m.

### Samochody wyścigowe.

Kat. 1500 cm.³: 1. Vetterli (Bugatti) 4 m. 22,62 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia na godzinę 67 klm. 169 metr. Kat. 3000 cm.³: 1. Potocki (Austro Daimler) 4 m. 37,06 s., szybkość średnia na godzinę 63 klm. 666 m.

Czasy mierzone były chronometrem elektrycznym pod kierownictwem p. Maryańskiego z Warszawy.

*Marjan Krynicki.*

# CHRYSLER

## Samochód o Rewelacyjnej Wytrzymałości



Zwycięscy kierowcy PP. Henryk Koch, inż. Stanisław Hahn i inż. Wacław Krzeczkowski przy samochodzie Chrysler model „72“ Royal Sedan **na oponach „Fisk“**, który odbył próbę wytrzymałości.

## WYKAZAŁ NA PRÓBIE WYTRZYMAŁOŚCI

ODBYTEJ POD KONTROLĄ AUTOMOBILKLUBU POLSKI, AUTOMOBILKLUBU WIELKOPOLSKI i DELEGATÓW MIN. SPRAW WOJSK. i MIN. ROB. PUBL., ŻE JEST JEDYNYM WOZEM DO DŁUGICH PODRÓŻY i WIELKICH SZYBKOŚCI PRZECIĘTNYCH, USTALAJĄC RÓWNOCZEŚNIE PIERWSZE POLSKIE SZOSOWE REKORDY SZYBKOŚCI,

przebywszy w 8 dniach 11,706 km. bez naruszenia plomb, założonych przed próbą przez Komisję na motorze, skrzynce biegów, dyferencjale i kierownicy. Komisja, która przeprowadziła badania techniczne wozu, po próbie, stwierdziła protokularnie:

**„że samochód Chrysler model „72“, odbył próbę wytrzymałości bez zmiany lub reperacji jakiejkolwiek części silnika, skrzynki przekładniowej, dyferencjału lub mechanizmu kierowniczego oraz, że poszczególne części tych organów bądź wcale nie wykazały zużycia, bądź też wykazały zużycie bardzo małe w stosunku do odbytej drogi“.**

W czasie próby używane były wyłącznie oliwa i smary:

**Gargoyle Mobiloil** firmy **Vacum Oil Company S. A.**

Zobacz i wyprobuj Chrysler'a, a nie zawahasz się w wyborze!

**Jeneralna Reprezentacja na Polskę i w. m. Gdańsk: „AUTO-KONCERN“, Warszawa.**

SALON WYSTAWOWY: ul. Wilcza № 9a, tel. 123-27. — BIURO: ul. Wierzbowa № 8, tel. 123-29.




*Targa Florio. Na punkcie zaopatrywania firmy Alfa Romeo: zamiana kół, benzyna, oliwa i obiad kierowcy, wszystko razem w 56 sekund! Oto jak się to odbyło: 1. w oczekiwaniu przyjazdu, 2. przyjechał, 3. już gotowe!*

# Samochodem na Targa Florio

NIEMA automobilisty, któremu byłoby obcem z brzmienia i treści magiczne słowo „Targa Florio".

Ten wspaniały turniej gorący, jak to słońce, pod którem się odbywa, rokrocznie rozpoczyna wielki międzynarodowy sezon walk automobilowych.

I rzecz dziwna. U progu każdego sezonu w kołach automobilowych budzi ogromny niepokój pytanie, czy wielkie firmy i wielcy kierowcy wezmą udział w przewidzianych w kalendarzu sportowym imprezach klasycznych, i czy aby, wskutek braku zapisów, nie będą musiały one być odwołane.

Że obawy te nie są płonne, widzimy to z przykładu Grand Prix Francji, Belgji i Niemiec, które na rok bieżący zostały zaniechane.

Nie mówi się jednak tak nigdy o Targa Florio.

Zawody te miały miejsce już 19 razy i zawsze były terenem wspaniałych walk i pięknych wyczynów sportowych, zawsze najwięksi potentaci kierownicy licznie brali w nich udział, a odniesione w nich zwycięstwo było, jest i będzie najpiękniejszym wawrzynem sportowym.

Czem to się dzieje, czem różnią się zawody te od innych, stało się dla mnie jasnem dopiero wtedy, kiedym je zobaczył.

Nie będę tu mówił o wysokich nagrodach pieniężnych, ani też o tym specyficznym rozmachu sportowym Włochów, które to przyczyny, naturalnie, poważnie przyczyniają się do powodzenia Targa Florio.

Głównym jednakże momentem są ogromne trudności, jakie ten przepiękny tor naturalny stawia kierowcom i maszynom.

Nie wystarcza mieć tu maszynę, która na prostej linji, czy też paru wirażach, ciągnie 200 klm. na godzinę, jak również nie wystarcza przeciętne uzdolnienie i siły kierowcy.

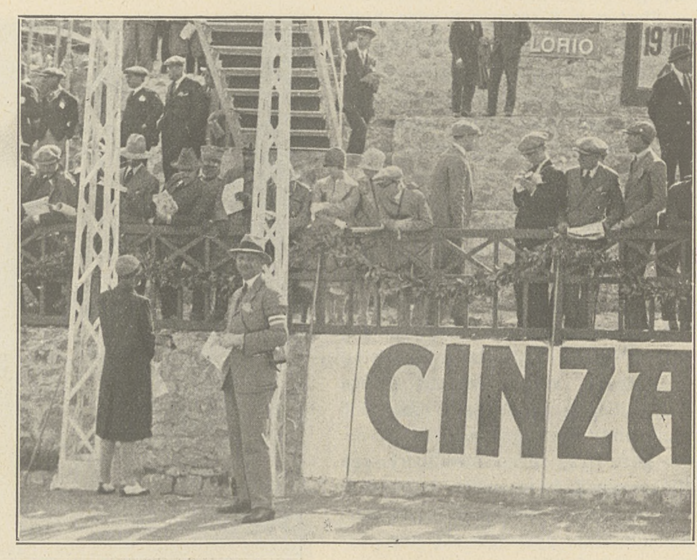
I maszyna i kierowca muszą dać maximum z siebie i dlatego osiągnięcie zwycięstwa jest sukcesem, przynoszącym sławę światową.

Zobaczyć tą wspaniałą imprezę na własne oczy, było zawsze moim głęboko utajonym celem. To też po zeszłorocznem tournée na Grand Prix Francji, Belgji i Niemiec, w roku bieżącym, naturalnie, ruszyłem na Sycylję.

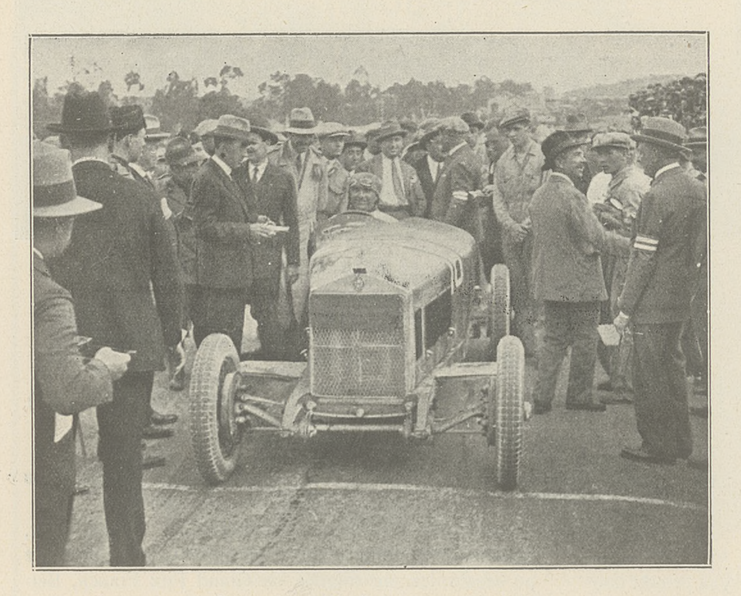
Osiągnięcie tego celu, samego przez się tak fascynującego, tem większą daje satysfakcję, że droga doń prowadzi przez piękną, słoneczną Italię, z jej przepiękną naturą i wspaniałemi pomnikami sztuki i kultury, a powrót — przez wspaniałe w swej grozie Alpy.

Wrażenia swe z tej podróży, która prawie na każdym z 6.300 przebytych kilometrów pokazała mi coś pięknego i ciekawego, opowiem i zilustruję fotografjami w jednym z następnych numerów „Auta".

Dziś ograniczam się tylko do opowieści z Targa Florio, zastrzegając się, że słowa me są tylko słabem i nieudolnem odbiciem wrażeń rzeczywistych.




*Prezes Komisji Sportowej A. P. p. Janusz Regulski reprezentował przy starcie Automobilklub Polski.*



*Campari na Alfa Romeo rusza ze startu.*

Zaraz po przybyciu do Palermo, w przeddzień wyścigów znalazłem się w sycylijskim klubie automobilowym, by złożyć wizytę jego prezesowi, a zarazem twórcy i głównemu organizatorowi tych światowej sławy zawodów, p. V. Florio.

Pogoda, siła i zdrowa pewność siebie bije od tej pięknej postaci. Widać odrazu, że on tu jest głównym motorem, jego głową wszystko tu się dzieje i dobrze się dzieje.

Przerywa na chwilę ostatnie przed wyścigiem posiedzenie, by powitać w mojej osobie Automobilklub Polski, a zarazem zaprosić mnie do asystowania przy starcie.

Start o g. 8 rano, o 6 więc byliśmy już w drodze do położonej o 40 klm. od Palermo stacji Cerda.

Tuż obok u stóp olbrzymiej góry Madonie, od której wziął nazwę sam tor, znajdują się trybuny i ma miejsce start i finisz.

Przeróżne budynki dla pomieszczenia widzów, sędziów, punktów zaopatrywania i t. d., malowniczo rozrzucone po obu stronach toru, obficie przybrane zielenią, a w szczególności festonami ze zwieszającemi się pomarańczami i cytrynami, wszystko to skąpane w promieniach słońca sycylijskiego, przedstawia niezwykle jasny, miły i ponętny widok.

Może być, że na Montlhery, czy Nürburgringu, to wszystko jest znacznie większe i potężniejsze, bardziej rozbudowane, pyszniące się masą betonu, szkła i żelaza.

Ale czyż największa nawet budowla współczesna, gdzieś pod Paryżem czy Koblencją, może się równać choć ze skromnym, ale przybranym w cytryny i pomarańcze, w obramieniu egzotycznej przyrody, domkiem, o bieli, roziskrzonej cudownem słońcem sycylijskiem?

Na torze ruch ogromny, za pół godziny start. 37 maszyn, uszeregowane za linją startu, mienią się barwną wstęgą. Wśród nich aż 18 Bugatti, skromnych, a tak rasowych, 5 Maserati, 3 Alfa Romeo, 4 Fiaty.

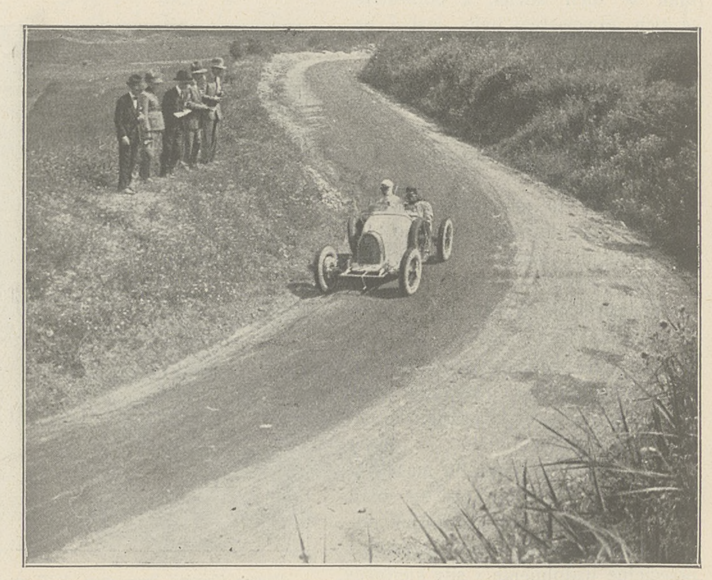
Ostatni przegląd motorów, hamulców i gum.

Kierowcy w otoczeniu przyjaciół i osób blizkich. Niczem przed wyprawą jakąś, czy też podróżą zamorską.

I nic w tem dziwnego, bo to, co ich czeka, to na co oni się ważą, jest czemś tak niezwykle trudnem i ryzykownem, jest walką zaciętą w warunkach tak ciężkich, że lekkie drgnięcie ręki, chwilowe niedopisanie, pracujących w najwyższem napięciu, nerwów, już spowodować może katastrofę.

Proszę sobie wyobrazić ten tor Madonie, innemi słowy zwykłą szosę, o dobrej nawierzchni, ale wązką, która na przestrzeni 108 kilometrów zamkniętego obwodu, wije się w niesamowitych zygzakach i to z taką zaciętością, że jeśliby ktoś umyślnie chciał coś trudniejszego stworzyć, napewno nie powiodłoby mu się to.

Dość powiedzieć, że na tych 108 klm. jest 1100 skrętów, czyli przeciętnie 10 na każdym kilometrze,



*Conelli na Bugatti na jednej z serpentyn.*

że droga biegnie po zboczach gór, to znów przez ich szczyty, wykazując różnicę poziomów od 10 do 900 mtr. Dodajmy do tego szereg wązkich mostów o kamiennych krawędziach, przeważnie rozlokowanych na skrętach, a wyobrazimy sobie trudności przy ciągłem mijaniu w tej powodzi skrętów i na wązkiej szosie, i dopiero zrozumiemy, na jak szaloną próbę wystawiona jest maszyna i jej kierowca, jakiego wysiłku nadludzkiego i talentu potrzeba, ażeby pięć razy koło to przejechać, co równa się 540 kilometrom, i zrobić przeciętną 75 klm. na godzinę.

Przyglądam się jeźdzcom, rozmawiam z wieloma, fotografuję ich.

Największe sławy wyznaczyły sobie tu rendez-vous.

A więc na czele najliczniejszej grupy Bugatti stoją Divo, Conelli, Materassi, Chiron, Brilli-Peri, Minoia, Lepori i szereg innych.



*Pani Junek na Bugatti — startuje.*

Okrasą tej grupy, nie bez pewnego odcienia sensacji, były dwie niewiasty: sympatyczna czeszka, dziś już światowej sławy kierowca, pani Junek, oraz hrabina Einsiedel, austrjaczka, która również doskonale wywiązała się z trudnego zadania.

Alfa Romeo, do niedawna niezwyciężona marka wyścigowa, powierzyła swe szanse znanemu z niezwykłej brawury, no i talentu kierowniczego, Campariemu. Rezerwą jego był Marinoni.

Wreszcie dość niebezpiecznej i pełnej nadziei grupie 5 Maserati, przewodzili sam Maserati i Maggi.

Jak widzimy więc sznurek pereł automobilowych, najczystszej wody.



*Prezes V. Florio słucha wrażeń pani Junek.*

Poznaję się z Chiron, młodym, a rokującym jaknajlepsze nadzieje, jeźdzcem, dziś jednym z filarów marki Bugatti.

Jest doskonałej myśli. Z prawdziwie francuskim humorem rzuca mi:

— Swoje zrobimy, nie damy się! Będzie ciężka robota!

Heusser, starszy już zawodowiec ma mniej dobre przeczucia, szczególnie co do siebie.

— Mało mam szans, dali mi Bugatti 2,3 litra. Dziś już nie są one najlepsze na ten tor. Chiron, spodziewany zwycięzca, dostał dwulitrówkę. To samo Materassi i Brilli-Peri. To są najlepsze maszyny.

Ściskam mu dłoń i ruszam do zeszłorocznego zwycięzcy Materassiego.

Uśmiechnięty, ze spokojem wytrawnego jeźdźca, stoi na boku, zaciągając się papierosem.

Obok niego stary wyga, z twarzą, nieco przekrzywioną, dużą szramą — Brilli-Peri.

— Bugatti, to cudowna maszyna — mówi mi Materassi — tylko nieco za krótka. Na tych skrętach wolałbym dłuższą, taką naprzykład jak Alfa.

Brilli-Peri tylko szczerzy zęby w szerokim uśmiechu i nic nie mówi.

Pani Junek otoczona tłumem wielbicieli i ciekawych. Nie można się do niej dostać.

Prezes Florio przysiadł się na kole maszyny i obejmuje ramieniem sympatyczną czeszkę, jakby chciał ją bronić przed tą masą natrętów.

A ona roześmiana, swobodna, niby

w salonie przy czarnej kawie, a nie przed startem na Targa Florio.

Sygnał startu. Do linji podjeżdża na półtoralitrówce Bugatti Inglese. Motor działa doskonale. Naraz przed samym startem zgasł. Zaczyna się gwałtowne, nerwowe kręcenie korbą. Nic nie pomaga. Już tylko minuta do startu. Parę osób rzuca się do maszyny, pchają ją w tył, potem naprzód. Pyk, pyk i nic.

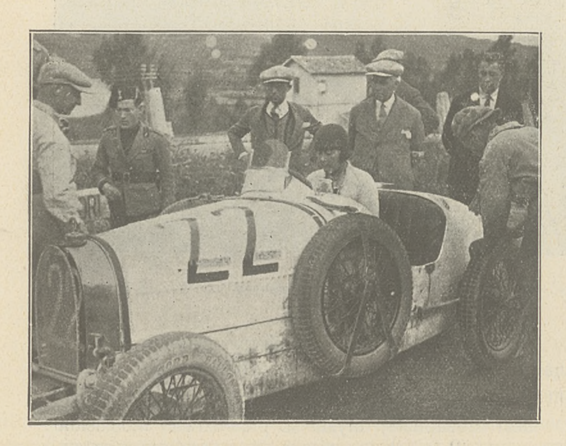
W końcu sygnał odjazdu, a motor wciąż milczy. Przynajmniej z 8 osób rzuciło się do maszyny i z rozmachu kłusem wypchnęli ją, aż przed trybuny.

Punkt dziewiąta odjechała ostatnia duża maszyna. Teraz kolej na małe do 1100 cm³. Mają one zrobić tylko 3 okrążenia, a więc 324 klm.

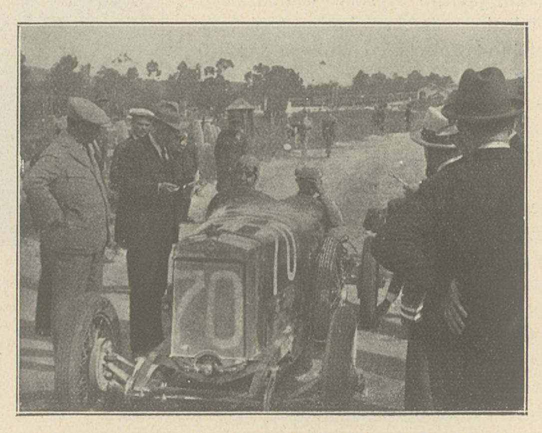
Startują brawurowo 4 Fiaty, typu 509, tylko z kompresorami, potem 2 Camen, dwutaktowe o szalonych obrotach i wysokości tonu motoru nie do opisania, wreszcie 2 Salmsony.

Jeden z nich najlepiej mi się podobał.

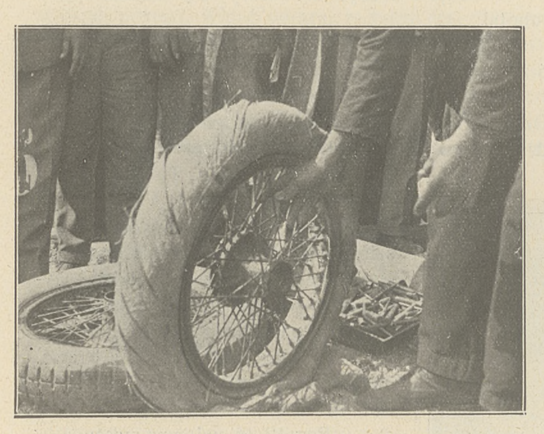
Już przed samym startem, ktoś z widzów, przerażony, woła do kierowcy, że linka hamulcowa przy tylnem kole oderwana.



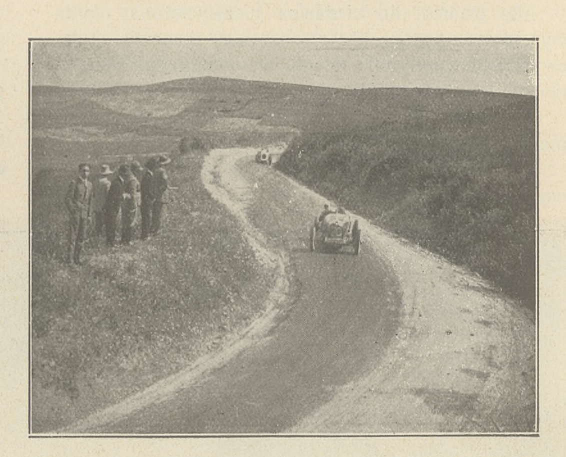
*Pani Einsiedeln sięga po wawrzyny pani Junek.*



*Riccioli na samochodzie Fiat, zwycięsca w kat. 1100 cm.³*



*Tak wyglądało koło Campariego po jednem zarzuceniu.*



*Bugatti w pogoni za Materassim.*

Nareszcie motor zapalił i, zrozpaczony, zlany z emocji potem, Inglese pojechał.

— Ten miał pecha — mówię do przechodzącego p. Florio.

— Wszystko jedno, on i tak nic nie zrobi!

Znał dobrze swych pupilów p. Florio. Inglese już w drugiem okrążeniu wycofał się.

Jedna za drugą, co 2 minuty, ruszały maszyny, żegnane owacyjnymi krzykami swych sympatyków.

Kiedy pojechał Campari, całe trybuny się trzęsły. Pani Junek zrobiono bodaj jeszcze większą owację.

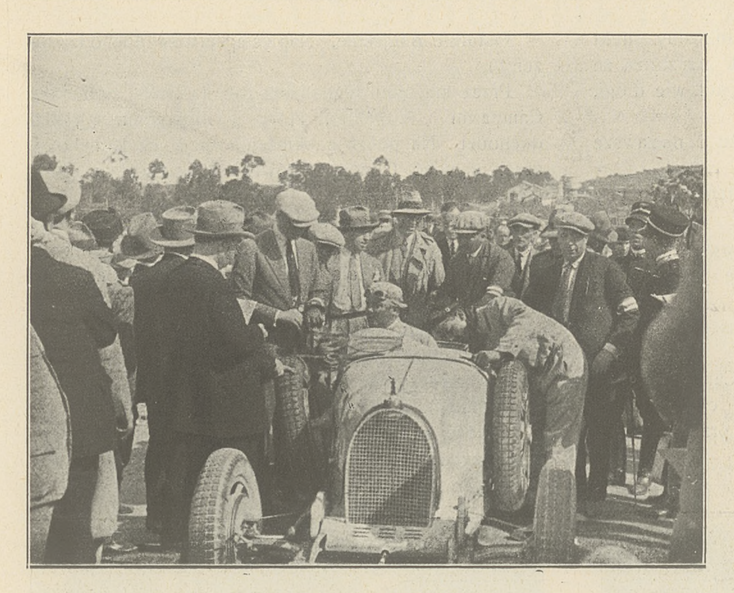
Kierowca ani drgnął, a mechanik jego po nieudałych próbach reperacji, zwyczajnie przywiązał linkę do osi i... pojechali.

Wprawdzie, jak się spodziewać należało, nie dojechali do końca, ale bez hamulca na Targa Florio $1^1/_2$ okrążenia zrobili. Tupet niemały!

Po starcie ostatniej maszyny, idę parę kilometrów wzdłuż toru, szukając ciekawszego wirażu.

Huk wystrzału i widzę wysoko w górze pękającą rakietę dymną. To sygnał nadjeżdżającej maszyny.

Po chwili zdaleka przy drodze ukazuje się olbrzy-



*Divo oczekuje sygnału startu.*

miejsc Maserati, a szczególnie Alfa Romeo, widocznie nie dorównywujące w walorach swym fenomenalnym francuskim konkurentom, jedynie niesłychaną brawurą i ryzykiem na wirażach mogły poprawić swe szanse.

Campari przechodził te wiraże na pełnym gazie. Miało się wrażenie, że cała maszyna się rozleci na drobne kawałki.

Widać było szalony wysiłek kierowcy, żeby utrzymać się na torze.

I tak 5500 razy. Trzeba mieć nadludzkie siły, żeby to wytrzymać!

Campari na drugiem okrążeniu, na wirażu zarzuca tak mocno, że cała opona na tylnem kole zdziera się do płótna. Proszę zwrócić uwagę na fotografji, że pozostały z niej właściwie tylko strzępy.

Zmienia koło i jedzie dalej.

Chiron w tem samem okrążeniu zawadza o mur, jednak wyrównywuje i tylko z 3-minutowem opóźnieniem

mia tablica z numerem maszyny. W ten sposób w około całego toru sygnalizowany jest optycznie i słuchowo przejazd wszystkich maszyn.

Z wzgórza obserwuję dwa skręty.

Przed $9^1/_2$ ukazała się pierwsza maszyna, a potem już jadą korowodem jedna za drugą, a chwilami i po dwie razem.

Przed wirażami silnie hamują i spokojnie je biorą.

Inni, mniej wytrawni, albo bardziej nerwowi, wpadają ostro na skręty, tną je aż koła wewnętrzne wychodzą po za obręb szosy.

Pisk kół i hamulców, jęk podwozi, wycie gwałtownie akcelerowanych motorów.

kończy okrążenie. To samo i prawie równocześnie spotyka Brilli-Peri, tylko z gorszym skutkiem, gdyż zdeformował oś.

Pani Junek idzie jak zegarek. Cały miesiąc mieszka w Palermo i codzień trenuje.

Pierwsze okrążenie zrobiła w 1 g. 27 m. 2 sek., drugie — prawie w identycznym czasie i jest na pierwszem miejscu.

Rewolucja! Niewiasta, amatorka bije najlepszych zawodowców świata!

Poznaję się z paroma Czechami, znajomymi pani Junek. Zdradzają mi oni jej tajemnicę.

Już po pierwszem okrążeniu uwydatniła się grupa jeźdźców, pomiędzy którymi rozegra się walka o pierwsze miejsce.

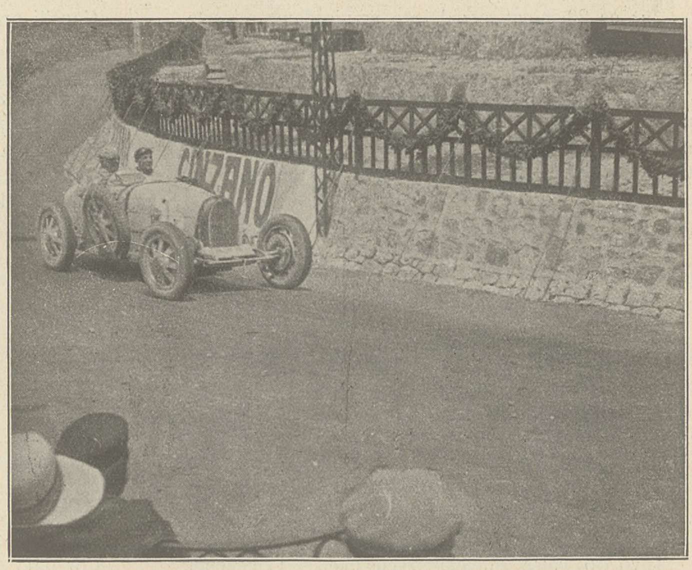
Chiron, Divo, pani Junek, Conelli, Materassi, wszyscy na Bugatti, a pośród nich, wychodzący ze skóry Campari na Alfa Romeo. Różnice pomiędzy nimi stanowią zaledwie sekundy.

To nic, myślę sobie, to początek, potem rozciągną się.

Po drugiem okrążeniu wracam przed trybuny, przy których są dwa wiraże, dość ostre, ale pozwalające na szybszą jazdę. Takie są zwykle najniebezpieczniejsze, a już szczególnie przed frontem publiczności, której każdy chce pokazać, co potrafi.

Chwilami aż strasznie było patrzeć. Na Bugatti nie znać było jakiegoś nadmiernego wysiłku. Prawie wszystkie przechodziły gładko.

Natomiast pretendujące do lepszych




*Divo na Bugatti na zakręcie przed trybunami.*

Otóż, pomimo że ma ona swój oficjalny punkt zaopatrywania przy trybunach, jest tak przezorna, że urządziła sobie drugi punkt, ściśle na połowie drogi, a więc w połowie 3-go okrążenia.

Zdala od ludzi ciekawych, a może i niezawsze w czynach swych... bezstronnych.

Na zmianę wszystkich kół i nabrania benzyny i oliwy wyznaczyła sobie dwie minuty.

I ściśle tego dotrzymała. Campari wyszedł wobec tego w trzeciem okrążeniu na pierwsze miejsce, ale miał teraz dopiero zmieniać koła.

On jednak, a może fabryka, był jeszcze dowcipniejszy.

Czekałem na moment przyjazdu Campariego na punkt zaopatrywania, spodziewając się czegoś ciekawego. Jednakże to, co zobaczyłem, przeszło moje oczekiwania.

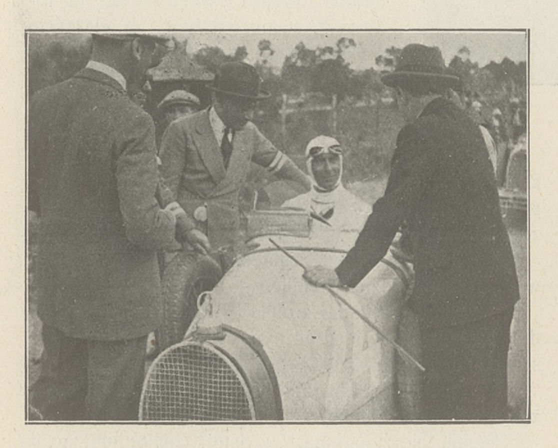
Ostatnie okrążenie. Napięcie nerwów dochodzi do zenitu.

Przez megafon sygnalizują zaciętą walkę pomiędzy Camparim i Conellim, który w olbrzymim wysiłku dochodzi. Na połowie okrążenia mają już jednakowy czas, a więc Conelli wyrównał $2^1/_2$-minutowe opóźnienie.

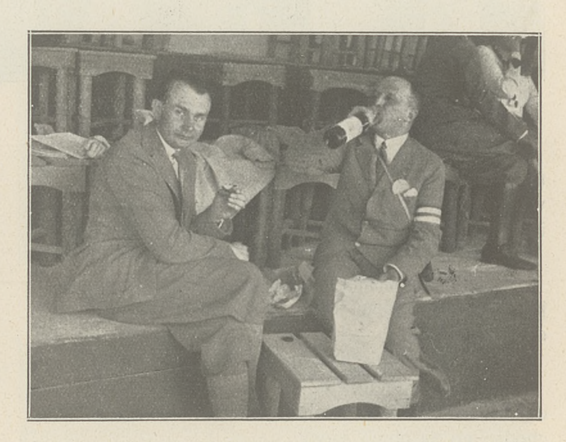
Na trybunach, jak w ulu. Wszyscy biegają, gestykulują, wszyscy namiętnie wykrzykują, a nikt nikogo nie słucha. Cisza zalega tylko na chwilkę, kiedy megafon mówi.

Wśród szalonego entuzjazmu kończy bieg Campari. Wszyscy uważają go za zwycięscę, wynoszą go na rękach z maszyny, ściskają, całują. On pewno myśli o wygranych 120.000 lirach.

Radość niebywała, bo ulubiona włoska maszyna zwyciężyła.



*Conelli, jeden z filarów marki Bugatti.*



*Pp. Regulski, Prezes K. S. A. P., i Widawski, członek, posilają się.*

Już na 20 minut przed jego przyjazdem, po czterech rogach miejsca, w którem miał się zatrzymać, stało czterech ludzi każdy z kołem i młotkiem w ręku. Jeden z przodu i jeden z tyłu z lewarami. Z boku na rusztowaniu beczka benzyny i jeden człowiek koniec węża trzyma w ręku, drugi z jakąś butelką i cytryną z drugiego boku. Pośrodku dyrektor, kierujący tą operacją.

Sygnał gwizdkowy — zamarłem w oczekiwaniu.

Huk motoru, tuman kurzu — i Campari stoi już pośrodku.

W oka mgnieniu zawrzała praca.

Ledwiem zdążył zrobić zdjęcia, usłyszałem znów huk motoru i maszyna, zepchnięta z tylnego lewara, jak szalona ruszyła naprzód.

Zmiana kół, nabranie benzyny i oliwy, nakarmienie i orzeźwienie kierowcy trwało... *56 sekund!*

Załączone fotografje ilustrują ten niezwykły moment.

A więc po 4 okrążeniach Campari swe pierwsze miejsce przed panią Junek utrzymuje, choć dzieli ich już tylko jedna minuta.

Divo po walce odbiera trzecie miejsce Conellemu, piąty jest Chiron. Materassi zatarł tłoki i odpadł.

Conelli przyjeżdża w czasie zaledwie o 14 sekund gorszym.

Mechanik jego z furją wyskakuje z maszyny i rwąc sobie włosy z głowy, krzyczy, że Fagioli na Maserati przez dłuższy czas zajeżdżał Conellemu drogę, nie puszczając go naprzód.

Naraz zalega cisza. Daje się zauważyć wśród osób oficjalnych jakieś zamieszanie.

Przejechał Divo na Bugatti (2,3 litra) i okazuje się, że w ostatniej połowie okrążenia zdobył się na taki wysiłek, że nietylko odrobił jednominutowe opóźnienie, ale zrobił czas o półtorej minuty lepszy od Campariego.

W standzie Bugattiego twarze już niespokojne i pochmurne — zabłysły.

A więc Bugatti po raz czwarty z rzędu zwycięża.

Pierwsze wybuchy entuzjazmu mijają. Campari siedzi smutny na ziemi i gryzie pomarańcze.

Co się dzieje z panią Junek? Przyjeżdża już czwarty z kolei Chiron, a jej niema jeszcze, choć deptała po piętach Campariego.

Cóż, taki już zły los ściga niewiasty. Nawet tam, gdzie im się to słusznie należy, naturalnie tylko na




# Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp. — Tel. 135-86.

## KOMUNIKATY.

**Zaopatrzenie Międzynarodowego Raidu Automobilklubu Polski 1928 r. w benzynę, oleje i smary zostało powierzone przez A. P. Państwowej Fabryce Olejów Mineralnych „Polmin“.**

### Statut Automobilklubu Polski.

Zmiany w Statucie A. P. uchwalone przez Ogólne Zebranie w dn. 25 stycznia r. b. zostały przez Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę zatwierdzone postanowieniem z dn. 10 maja 1928 r. № BP 5179/28, rejestr. 400.

### Międzynarodowe Świadectwa Drogowe.

Stosownie do przepisów nowego rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych każdorazowe wydanie Międzynarodowego Świadectwa Drogowego na samochód lub motocykl winno być odnotowywane w książeczce rejestracyjnej, w rubryce na cel ten specjalnie przeznaczonej.

Stosując się do powyższego zwracamy uwagę p.p. członków, posiadających już książeczki rejestracyjne nowego typu, na konieczność dostarczania nam dowodu rejestracyjnego celem poczynienia adnotacji o wydaniu Międzynarodowego Świadectwa Drogowego.

### Zamiana dotychczasowych pozwoleń na kursowanie samochodów i pozwoleń na kursowanie.

W myśl nowego rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, ogłoszonego w „Dzienniku Ustaw“ № 41 z dn. 30 marca 1928 r. pozycja № 396, należy wymienić dotychczasowe książeczki rejestracyjne na nowe w terminie do dn. 1 sierpnia r. b. i pozwolenia na kierowanie do dn. 1 listopada r. b.

W myśl porozumienia Automobilklubu Polski z Komisarjatem Rządu na m. st. Warszawę powyższe dokumenta wymieniane będą członkom Klubu za pośrednictwem Sekretarjatu dla samochodów zarejestrowanych w Warszawie.

Odnośne formularze podań są do dyspozycji p.p. członków w Sekretarjacie Klubu, który te sprawy załatwiać będzie począwszy od dn. 1 lipca r. b. w godz. 11—13.

W celu zamiany pozwolenia na prawo kierowania interesowani winni złożyć:

a) dwie nienaklejone fotografje,

b) świadectwo lekarskie, w razie, gdy pozwolenie na prowadzenie pojazdów było wydane przed 1 stycznia 1925 r.

Zaświadczenie lekarskie może być wydane przez prywatnego lekarza, jednakowoż na specjalnym formularzu z kwestjonarjuszem. Formularze dostarcza Sekretarjat A. P. Wszystkie te formalności załatwiane będą bez pobierania opłat.

W celu ułatwienia Klubowi sprawnej wymiany prosimy p.p. członków o nieodkładanie załatwienia tych spraw do ostatecznego terminu.

Wszelkie niejasności i wątpliwości, które mogą się nasunąć odnośnie nowych przepisów, komentuje i interpretuje najlepiej książka inż. R. Mincheimera i E. Olechnowicza p. t. „Nowe przepisy o ruchu samochodowym w Polsce“, która niedawno ukazała się na półkach księgarskich.

Jednocześnie komunikujemy, iż wydział Ruchu ulicznego Kom. Rządu na m. st. Warszawę przeniesiony został na ul. Marszałkowską № 19, tel. 243-11 (p. Olechnowicz) i 17-42 (p. Krassowski).




# Automobilklub Wielkopolski

Poznań, Kantaka 1.

Godziny urzędowania 9 — 18.




Łódzki Automobil-Klub

Łódź, ul. Piotrkowska 104. Tel. 63-03.

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 15.

---

KOMUNIKATY.

## Protokuł posiedzenia gremjum Komisarzy sportowych Zjazdu gwiaździstego do Łodzi i wyścigu łódzkiego.

Protokuł posiedzenia Gremjum Komisarzy Sportowych Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi w dniu 19 maja 1928 roku, spisany w lokalu Łódzkiego Automobil-Klubu dnia 19 maja br. o godzinie 20.30.

Obecni: Przewodniczący p. Mec. Sznarbachowski, delegaci Klubów: Krakowski Klub Automobilowy p. dr. Macudziński, Wielkopolski Klub Automobilowy p. mec. Marcin Szpikowski, Małopolski Klub Automobilowy p. inż. Mieczysław Teodorowicz, Śląski Klub Automobilowy p. Józef Gawrych, Łódzki Automobil-Klub p. Fr. Leonhardt, Komandor Zjazdu Gwiaździstego p. inż. Karol Kauczyński, oraz Sekretarz Jury p. por. Jerzy Gostkiewicz.

Zebrani proszą na przewodniczącego delegata Automobilklubu Polski p. mec. Sznarbachowskiego, który, przyjmując wybór, zagaił zebranie z podziękowaniem wszystkim Klubom za czynny udział i poparcie imprezy Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi, a w szczególności dziękuje Łódzkiemu Automobil-Klubowi za wzorowe i staranne zorganizowanie tej imprezy.

Gremjum Komisarzy Sportowych ustaliło, że startowało 96 samochodów, z których przybyło do parku w czasie przepisanym 82 samochody i 8 po terminie. Z ogólnej ilości zawodników zdyskwalifikowano 9.

Gremjum Komisarzy Sportowych dokonało obliczenia jazdy wszystkich zawodników w/g książek drogowych; rezultat obliczenia dołącza się do niniejszego protokułu na specjalnej liście. Na podstawie powyższego obliczenia ustalono ilość pkt. dla każdego z poszczególnych Klubów a. m.: Automobilklub Polski 5.500 przy udziale 20 samochodów, Krakowski Klub Automobilowy 7.716 przy udziale 27 samochodów, Łódzki Automobil-Klub 6.738 przy udziale 27 samochodów, Małopolski Klub Automobilowy 877 przy udziale 3 samochodów i Automobilklub Wielkopolski 1.945 przy udziale 12 samochodów.

Nagrody przyznano, jak następuje:

1. Nagrodę pierwszą Łódzkiego Automobil-Klubu, otrzymał p. Żychoń Stanisław z K. K. A. przy 381 pkt.

2. Nagrodę drugą Vice-Prezesa Ł. A. K. p. Franciszka Leonhardta otrzymał p. Tesche Edmund z Ł. A. K. przy 376 pkt.

3. Nagroda trzecia T-wa Ubez. „Patria“ — przepisom regulaminu co do tej nagrody odpowiadają dwaj zawodnicy: 1) Pani Helena Haller-Halenburg i 2) p. Hr. Stefan Tyszkiewicz, którzy uzyskali jednakową ilość pkt., tj. po 368. Ponieważ w tym wypadku decyduje mniejszy litraż samochodu, Gremjum Komisarzy Sportowych przyznaje nagrodę i dyplom p. Hallerowej Helenie, a p. Hr. Tyszkiewiczowi srebrną plakietę i dyplom w rezultacie za wyjątkowy sportowy wyczyn samochodu polskiej fabrykacji.

4. Nagroda Poznańsko - Warszawskiego Banku Ubez. dla członka Ł. A. K., który otrzyma największą ilość pkt., została przyznana p. Teschemu Edmundowi, który uzyskał 376 pkt.

5. Nagroda przechodnia, ufundowana w roku ubiegłym przez Śląski Klub Automobilowy, została przyznana Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu, który zdobył największą ilość pkt., a mianowicie: 7.716. (Nagroda powyższa zostaje zdobyta przez K. K. A. po raz drugi).

6. Nagrodę wędrowną T-wa „Vesta“ w Poznaniu, przyznano Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu, który także ją zdobywa po raz drugi.

7. Nagroda przechodnia Komisji Sportowej Ł. A. K. została przyznana Automobilklubowi Polski, który osiągnął w myśl regulaminu nagrody, największy współczynnik, a mianowicie 326 pkt. Nagroda powyższa została przyznana po raz pierwszy.

8. Nagroda łódzkich uczestników Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi, odbytego w dniu 19 maja 1928 roku dla Pani zawodniczki, która jednocześnie była zgłoszoną jako kierowczyni, przypadła w udziale p. H. Hallerowej, która osiągnęła największą ilość pkt. 368.

9. Srebrne plakiety i dyplomy otrzymują członkowie Automobilklubu Polski i Krakowskiego Klubu Automobilowego w/g załączonego spisu, gdyż powyższe Kluby otrzymały nagrody przechodnie.

10. Samochody, które zakończyły Zjazd, otrzymują bronzową plakietę i dyplom. Na tym protokuł zakończono i podpisano:

Przewodniczący: (—) *F. Sznarbachowski.*
Komandor Zjazdu: (—) *Kauczyński.*

Delegaci:
(—) *Leonhardt,*
(—) *Inż. Teodorowicz,*
(—) *Szpikowski,*
(—) *Dr. Macudziński,*
(—) *J. Gawrych.*

Sekretarz:
(—) *Por. P. J. Gostkiewicz.*

# Szczegółowe rezultaty Zjazdu Gwiaździstego w Łodzi.

| Nr. bieżący | Nr. książki drogowej | NAZWISKO I IMIĘ | Kategorja | Przejechał | | | Otrzymał punktów za | | | Razem pkt. | CZŁONEK KLUBU |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | klm. | klm/godz. | z osob. | klm. | Szybkość | Obciążenie | | |
| 1 | 63 | Żychoń Stanisław (Erskine) . . . . . | E | 1103 | 63 | 4 | 165 | 200 | 16 | 381 | K. K. A. |
| 2 | 120 | Tesche Edmund (Austro-Daimler) . . . | E | 1064 | 59,8 | 4 | 159 | 200 | 16 | 376 | Ł. A. K. |
| 3 | 27 | H. Haller-Hallenburgowa (Lancia) . . . | E | 1016 | 63 | 4 | 152 | 200 | 16 | 368 | K. K. A. |
| 4 | 57 | Tyszkiewicz Stefan (Stetysz) . . . . . | E | 1012 | 57 | 4 | 152 | 200 | 16 | 368 | A. P. |
| 5 | 38 | Krzeczkowski Wacław (Chrysler) . . . | F | 1027 | 58,8 | 5 | 154 | 200 | 12 | 366 | A. P. |
| 6 | 37 | Skarbek-Tłuchowski Zdzisław (Renault) | C | 925 | 53 | 5 | 139 | 200 | 20 | 359 | |
| 7 | 75 | Buhle Karol J. (Skoda—Hispano Suiza) | F | 982 | 60 | 3 | 147 | 200 | 9 | 356 | Ł. A. K. |
| 8 | 90 | Rozen Ludwik (Morris) . . . . . . . . | D | 869 | 54 | 4 | 130 | 200 | 18 | 348 | |
| 9 | 9 | Koziański Tadeusz (Tatra) . . . . . . | B | 821 | 48,5 | 4 | 123 | 200 | 24 | 347 | K. K. A. |
| 10 | 89 | Marchlewska Nadzieja (Fiat) . . . . . | E | 870 | 50,04 | 4 | 130 | 200 | 16 | 346 | A. P. |
| 11 | 2 | Kuczewski Edmund (Tatra) . . . . . . | B | 798 | 48 | 4 | 120 | 200 | 24 | 344 | A. P. |
| 12 | 53 | Kichn Mikołaj (Oakland) . . . . . . . . | F | 920 | 53 | 2 | 138 | 200 | 6 | 344 | W.K.A. Od. Bydgoszcz |
| 13 | 1 | Białkowski Roman (Tatra) . . . . . . | B | 778 | 48 | 4 | 116 | 200 | 24 | 340 | |
| 14 | 52 | Busse Lucja (Buick) . . . . . . . . . . | F | 858 | 48 | 4 | 128 | 200 | 12 | 340 | W.K.A. Od. Bydgoszcz |
| 15 | 77 | Bukowiecki Tadeusz (Fiat) . . . . . . | E | 847 | 48,5 | 3 | 127 | 200 | 12 | 339 | K. K. A. |
| 16 | 58 | Gebethnerowa Alicja (Tatra) . . . . . | B | 745 | 44 | 4 | 112 | 200 | 24 | 336 | A. P. |
| 17 | 59 | Maryański Jan (Buick) . . . . . . . . | F | 797 | 46 | 5 | 119 | 200 | 15 | 334 | A. P. |
| 18 | 65 | Wawreczka Wiktor (Alfa Romeo) . . . | C | 752 | 46,5 | 4 | 113 | 200 | 20 | 333 | K. K. A. |
| 19 | 71 | Czylingarjan Michał (Buick) . . . . . | F | 809 | 55 | 4 | 121 | 200 | 12 | 333 | Ł. A. K. |
| 20 | 7 | Mohuczy Borys (Steyr) . . . . . . . . | D | 760 | 47 | 4 | 114 | 200 | 18 | 332 | A. P. |
| 21 | 3 | Żaturski Eugenjusz (Chrysler) . . . . | E | 774 | 41,5 | 5 | 111,6 | 200 | 20 | 332 | |
| 22 | 20 | Ripper Wilhelm (Lancia) . . . . . . . | E | 1091 | 60 | 3 | 164 | 200 | 12 | 328 | K. K. A. |
| 23 | 86 | Kochanowski Andrzej (Erskine) . . . | E | 789 | 46 | 4 | 111 | 200 | 16 | 327 | K. K. A. |
| 24 | 110 | Szwarcszulc Edmund (Chevrolet) . . . | E | 767 | 48 | 3 | 115 | 200 | 12 | 327 | Ł. A. K. |
| 25 | 56 | Rychter Witold (Tatra) . . . . . . . | B | 683 | 40 | 4 | 102 | 200 | 24 | 326 | |
| 26 | 61 | Wojciechowski Janusz (Morris) . . . . | D | 717 | 44 | 4 | 107 | 200 | 18 | 325 | A. P. |
| 27 | 83 | Dąbrowski Marjan (Graf & Stiff) . . . | F | 733 | 47 | 5 | 110 | 200 | 15 | 325 | K. K. A. |
| 28 | 11 | Hulimka Franciszek (Lancia) . . . . . | E | 719 | 42 | 4 | 108 | 200 | 16 | 324 | M. K. A. |
| 29 | 112 | Triebe Juljusz (Buick) . . . . . . . . | F | 743 | 51 | 4 | 111 | 200 | 12 | 323 | Ł. A. K. |
| 30 | 28 | Rostworowski Piotr (Tatra) . . . . . . | E | 691 | 42 | 4 | 104 | 200 | 16 | 320 | K. K. A. |
| 31 | 82 | Potocki Antoni (Chrysler) . . . . . . | F | 723 | 45 | 4 | 108 | 200 | 12 | 320 | K. K. A. |
| 32 | 19 | Poniński Mieczysław (Lancia) . . . . | E | 684 | 42 | 4 | 103 | 200 | 16 | 319 | K. K. A. |
| 33 | 5 | Sułocki Tadeusz (Citroën) . . . . . . | D | 665 | 42 | 4 | 100 | 200 | 18 | 318 | A. P. |
| 34 | 122 | Emde Karol (Austro Daimler) . . . . . | F | 666 | 52 | 6 | 100 | 200 | 18 | 318 | Ł. A. K. |
| 35 | 81 | Jabłońska Irena (Citroën) . . . . . . | D | 655 | 40 | 4 | 98 | 200 | 18 | 316 | K. K. A. |
| 36 | 72 | Monitz Kazimierz (Fiat) . . . . . . . | E | 669 | 50 | 5 | 100 | 200 | 16 | 316 | Ł. A. K. |
| 37 | 8 | Katelbach Stefan (Buick) . . . . . . . | F | 666 | 42 | 4 | 100 | 200 | 12 | 312 | A. P. |
| 38 | 113 | Bechtold Albert (O. M.) . . . . . . . | D | 587 | 45 | 5 | 88 | 200 | 22,5 | 310,5 | Ł. A. K. |
| 39 | 6 | Romerowa Felicja (Citroën) . . . . . . | D | 635 | 39 | 4 | 95 | 195 | 18 | 308 | A. P. |
| 40 | 69 | Haessler Alfred (Studebaker) . . . . . | F | 643 | 40,5 | 4 | 96 | 200 | 12 | 308 | Ł. A. K. |
| 41 | 15 | Gaweł Marjan (Austro Daimler) . . . . | F | 703 | 38 | 4 | 105 | 190 | 12 | 307 | M. K. A. |
| 42 | 25 | Marchwicki Wojciech (Studebaker) . . | F | 618 | 40 | 4 | 93 | 200 | 12 | 305 | K. K. A. |
| 43 | 119 | Hadrian Emil (Austro Daimler) . . . . | E | 589 | 47 | 4 | 88 | 200 | 16 | 304 | Ł. A. K. |
| 44 | 70 | Wolf Wiktor (Pontiac) . . . . . . . . | E | 606 | 46 | 3 | 91 | 200 | 12 | 303 | Ł. A. K. |
| 45 | 68 | Schicht Eugenjusz (Steyr) . . . . . . | D | 546 | 44,5 | 4 | 84 | 200 | 18 | 300 | Ł. A. K. |
| 46 | 80 | Wieczorkowski Jan (Steyr) . . . . . . | D | 500 | 41,1 | 4 | 75 | 200 | 18 | 293 | K. K. A. |
| 47 | 66 | Baczewska Małgorzata (Mercedes-Benz) | F | 533 | 40,8 | 4 | 80 | 200 | 12 | 292 | K. K. A. |
| 48 | 24 | Tomczyk Stanisław (Chrysler) . . . . . | E | 490 | 40,5 | 4 | 74 | 200 | 16 | 290 | K. K. A. |
| 49 | 26 | Gostyński Władysław (Chevrolet) . . | E | 489 | 42,6 | 4 | 73 | 200 | 16 | 289 | K. K. A. |
| 50 | 115 | Kühn Wilhelm (Austro Daimler) . . . . | E | 479 | 42,5 | 4 | 72 | 200 | 16 | 288 | — |
| 51 | 91 | Morsztyn Roger (Fiat) . . . . . . . . | C | 693 | 38 | 4 | 104 | 190 | 20 | 286 | A. P. |
| 52 | 23 | Lanc Marjan (Erskine) . . . . . . . . | E | 493 | 41,4 | 3 | 74 | 200 | 12 | 286 | K. K. A. |
| 53 | 84 | Hładij Michał (Lincoln) . . . . . . . | F | 587 | 37 | 4 | 88 | 185 | 12 | 285 | K. K. A. |
| 54 | 36 | de Lavaux Marja (Renault) . . . . . . | E | 830 | 45 | 5 | 124 | 200 | 20 | 284 | — |
| 55 | 116 | Kebsch Adolf (Austro Daimler) . . . . | F | 456 | 45 | 5 | 68 | 200 | 15 | 283 | Ł. A. K. |
| 56 | 67 | Sułocki Stanisław (Citroën) . . . . . . | C | 579 | 36 | 4 | 87 | 175 | 20 | 282 | Ł. A. K. |
| 57 | 114 | Karsch Zygmunt (Studebaker) . . . . | F | 467 | 42 | 4 | 70 | 200 | 12 | 282 | Ł. A. K. |
| 58 | 124 | Majer Józef A. (Studebaker) . . . . . | E | 435 | 45 | 4 | 65 | 200 | 16 | 281 | Ł. A. K. |
| 59 | 123 | Kahlert Ryszard (Steyr) . . . . . . . | D | 431 | 44,5 | 3 | 65 | 200 | 13,5 | 278,5 | Ł. A. K. |
| 60 | 73 | Schreer Juljusz (Buick) . . . . . . . . | D | 398 | 42 | 5 | 60 | 200 | 15 | 275 | Ł. A. K. |
| 61 | 121 | Kinderman Juljusz (Austro Daimler . . | E | 389 | 47 | 4 | 58 | 200 | 16 | 274 | Ł. A. K. |
| 62 | 42 | Lund Henryk (Fiat) . . . . . . . . . | B | 403 | 40 | 2 | 60 | 200 | 12 | 272 | Bydgoszcz |
| 63 | 51 | Stenzel Leopold (Essex) . . . . . . . | E | 390 | 39 | 4 | 58 | 195 | 16 | 269 | — |
| 64 | 18 | Potocki Adam (Citroën) . . . . . . . | D | 327 | 51 | 3 | 49 | 200 | 18 | 267 | K. K. A. |
| 65 | 118 | Eisenbraun Otton (Austro Daimler) . . | E | 337 | 41,4 | 4 | 51 | 200 | 16 | 267 | Ł. A. K. |
| 66 | 127 | Strobach Hugon (Essex) . . . . . . . | E | 327 | 40,5 | 4 | 51 | 200 | 16 | 267 | Ł. A. K. |
| 67 | 117 | Benich Karol ((Buick) . . . . . . . . | F | 381 | 45 | 3 | 57 | 200 | 16 | 266 | Ł. A. K. |
| 68 | 41 | Jackowski Leon (Buick) . . . . . . . | F | 390 | 39 | 4 | 58 | 195 | 12 | 265 | Bydgoszcz |
| 69 | 39 | Grabowski Józef (Lancia) . . . . . . | E | 311 | 44 | 4 | 47 | 200 | 16 | 263 | A. P. z |
| 70 | 29 | Łazarski Artur (Citroën) . . . . . . . | D | 517 | 32 | 4 | 78 | 160 | 18 | 256 | K. K. A. |
| 71 | 14 | Gawłowa Alicja (Citroën) . . . . . . | D | 472 | 34 | 3 | 70 | 170 | 13,5 | 253,5 | M. K. A. |
| 72 | 85 | Dąbrowski Michał (Studebaker) . . . . | F | 504 | 33 | 4 | 76 | 165 | 12 | 253 | K. K. A. |
| 73 | 125 | Krauze Józef W. (Buick) . . . . . . . | F | 337 | 37 | 4 | 51 | 185 | 12 | 248 | Ł. A. K. |
| 74 | 60 | Mickiewicz Marjan (Buick) . . . . . . | F | 304 | 38 | 4 | 46 | 190 | 12 | 248 | A. P. |
| 75 | 21 | Oborski Andrzej (Fiat) . . . . . . . . | C | 512 | 32 | 2 | 77 | 160 | 10 | 247 | K. K. A. |
| 76 | 46 | Dygat Adam (Tatra) . . . . . . . . . | B | 484 | 30 | 3 | 73 | 150 | 18 | 241 | K. K. A. |
| 77 | 46 | Lawandowski E. (Minerva) . . . . . . | D | 352 | 32 | 4 | 53 | 160 | 18 | 231 | — |
| 78 | 54 | Jahn Bruno (Austro Daimler) . . . . . | E | 352 | 31 | 4 | 53 | 155 | 16 | 224 | — |
| 79 | 17 | Nanowski Marjan (Morris) . . . . . . | D | 383 | 28 | 4 | 57 | 140 | 18 | 215 | K. K. A. |
| 80 | 30 | Fürstenberg Izydor (Fiat) . . . . . . | C | 386 | 28 | 3 | 58 | 140 | 15 | 213 | — |
| 81 | 31 | Knappik Jerzy (Hanomag) . . . . . . | A | 409 | 26 | 2 | 61 | 128 | 14 | 203 | Śl. K. A. |
| 82 | 78 | Stocki Sosnowski Zygmunt (Fiat) . . . | E | 365 | 24 | 4 | 54 | 120 | 16 | 190 | K. K. A. |

**Wycofali się ze Zjazdu:**

Morawski Marjan

Grętkiewicz Franciszek

Steigert Gotfried (Ł. A. K.)

Söhnel Marjan (K. K. A.)

**Zdyskwalifikowani:**

Nanowski Marjan w myśl § 10 Regulaminu Zjazdu (K. K. A.)
Jende Oskar A. „ § 14 „ „
Teska Jan „ § 13 „ „
Frost Robert „ § 13 „ „
Pfefferkorn Otton „ § 2 „ „

---

Gremjum K. Sportowych Wyścigu łódzkiego odbyło w lokalu Ł. A. K. posiedzenie, na którem byli obecni: Komandor Inż. Karol Kauczyński, p. mec. Sznarbachowski (A. P.), p. Dr. Macudziński (K. K. A.), p. Fr. Leonhardt (Ł. A. K.), p. M. Teodorowicz (M. K. A.) p. J. Gawrych (Sl. K. A.), p. Spoczkowski (W. A. K.), sekretarz p. por. Gostkiewicz.

Przewodniczącym obrano p. mec. Sznarbachowskiego, delegata A. P., który też zagaił posiedzenie:

Do wyścigu zgłoszono 24 samochody i jeden poza konkursem, a mianowicie:

*I. Kategorja wyścigowa.*

Klasa B: p. Inż. Zangl, Steyr Nr. 1,
D: p. Ludomir Cieński, Austro-Daimler Nr. 9,
p. Dr. Adam Potocki, Austro-Daimler Nr. 21,
p. Stanisław Szwarcsztajn, Bugatti Nr. 8,
F. p. Bronisław Frühling, Bugatti Nr. 12,
p. Dr. Robert Vetterli, Bugatti Nr. 20,
G. p. Tadeusz Koziański, Amilcar Nr. 15,
p. Bogdan Załuski, Fiat Nr. 22.

*II. Kategorja sportowa.*

Klasa B: p. Karol Buhle, kierowca p. Alfons Seyfert, Skoda Hispano-Suiza Nr. 2,
p. Stefan Osser, Minerva Nr. 3,
C: Polski Peugeot, kierowca p. Kuczyński, Peugeot Nr. 23,
D: p. Halina Poznańska, Austro-Daimler Nr. 7,
p. Tadeusz Winicki, Bugatti Nr. 10,
p. Eugenjusz Zaturski, Chrysler Nr. 24,
p. Bohdan Werner, Lancia Lambda Nr. 5,
p. Hr. Dr. Adam Potocki, kierowca E. Dzierliński, Austro-Daimler Nr. 4.
p. Harry Eisert, Tatra Nr. 6,
E: p. Robert Szweikert, OM Superba Nr. 25,
p. B. Mohuczy, Steyr Nr. 11,
F: p. Izydor Fürstenberg, Fiat Nr. 14,
G: p. Nadzieja Marchlewska, kier. Rahnenfeld, Fiat Nr. 17,
p. Edmund Kuczewski, Tatra Nr. 16,
p. F. A. Wysocki, kier. Kirszen, Fiat Nr. 18,
H. p. Jerzy Knappik, Hanomag Nr. 19,
poza konkursem p. Jan Ripper, Lancia.

Do startu nie stanęły Nr. 5 p. Werner, Nr. 6 p. Eisert, Nr. 1 p. Zangl.

Na wniosek komandora p. inż. Kauczyńskiego, postanowiono p. Jerzemu Knappikowi Nr. 19 ze względów wyjątkowych zwrócić wpisowe.

Gremjum K. Sport. uchwaliło, ze względów zasadniczych, uznać drugi start p. Hr. Dr. Adama Potockiego, na Austro-Daimlerze Nr. 4 jako pozakonkursowy.

Przystąpiono do klasyfikacji jeźdźców, na podstawie osiągniętych wyników mierzonych chronometrem elektrycznym i trzema stopperami przy pomocy telefonu.

Wyniki te przedstawiają się jak następuje:

| | Nr. startu | Czas jazdy w sek. | Szybkość na godz. |
|---|---|---|---|
| 1. | 12 | 129"93 | 138,5 Km/godz. |
| 2. | 20 | 139"02 | 129,3 „ |
| 3. | 9 | 153"07 | 117,5 „ |
| 4. | 10 | 163"81 | 109,8 „ |
| 5. | 2 | 168"64 | 106,6 „ |
| 6. | 8 | 180"30 | 99,9 „ |
| 7. | 4 | 181"09 | 99,4 „ |
| 8. | 7 | 183"90 | 98,0 „ |
| 9. | 22 | 195"89 | 91,9 „ |
| 10. | 23 | 197"54 | 91,2 „ |
| 11. | 15 | 210"19 | 85,6 „ |
| 12. | 3 | 213"47 | 84,3 „ |
| 13. | 25 | 215"94 | 83,4 „ |
| 14. | 24 | 226"33 | 79,5 „ |
| 15. | 17 | 229"16 | 78,5 „ |
| 16. | 18 | 236"08 | 76,2 „ |
| 17. | 14 | 243"54 | 73,9 „ |
| 18. | 11 | 263"17 | 68,4 „ |
| 19. | 16 | 293"64 | 61,3 „ |
| 20. | 21 | 161"03 | 111,7 (poza kon.) |
| 21. | p. J. Ripper | 185"15 | 97,2 „ „ |

Wynik odpowiadający warunkom regulaminu co do handicapu przedstawia się następująco:

| Nr. startu | Żądana szybkość km/godz. | Wykazana szybkość km/godz. | Różnica % |
|---|---|---|---|
| 2 | 120 | 106,6 | 11,15 |
| 3 | 95 | 84,3 | 11,35 |
| 23 | 85 | 91,2 | 7,30 |
| 7 | 115 | 98,0 | 14,75 |
| 10 | 120 | 109,8 | 8,50 |
| 24 | 90 | 79,5 | 11,70 |
| 25 | 100 | 83,4 | 16,60 |
| 11 | 100 | 68,4 | 31,60 |
| 17 | 100 | 78,5 | 21,50 |
| 16 | 75 | 61,3 | 5,78 |
| 14 | 100 | 73,9 | 26,10 |

Ustaleniem handicapu zajęła się Komisja pod przewodnictwem kamandora, a składająca się z Panów:

Dr. Bukowieckiego — K. K. A.
Red. Inż. Morsztyna — A. P.
St. Dobrowolskiego — A. P.
Inż. S. Schiffnera — A. P.

Przystąpiono do ustalenia wyników według kategorji, a mianowicie:

Kategorja wyścigowa:

| | | |
|---|---|---|
| Klasa D: | Nr. 9 | 117,5 Km/godz. |
| | Nr. 8 | 99,9 „ |
| F: | Nr. 12 | 138,5 „ |
| | Nr. 20 | 129,3 „ |
| G: | Nr. 22 | 91,9 „ |
| | Nr. 15 | 85,6 „ |

Kategorja sportowa:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Klasa B: | Nr. 2 | 106,6 | „ |
| | Nr. 3 | 84,3 | „ |
| C: | Nr. 23 | 91,2 | „ |
| D: | Nr. 10 | 109,8 | „ |
| | Nr. 4 | 99,4 | „ |
| | Nr. 7 | 98,0 | „ |
| | Nr. 24 | 79,5 | „ |
| E: | Nr. 25 | 83,4 | „ |
| | Nr. 11 | 68,4 | „ |
| F: | Nr. 14 | 73,9 | „ |
| G: | Nr. 17 | 78,5 | „ |
| | Nr. 18 | 76,2 | „ |
| | Nr. 16 | 61,3 | „ |

Wobec ustalenia tych rezultatów przystąpiono do rozdziału nagród, które przyznano w następującym porządku:

1. Nagroda A. P. złoty chronometr za najlepszą bezwzględną szybkość dnia przyznano p. Bronisławowi Frühlingowi na Bugatti.

2. Nagroda Łódzkiego Automobil-Klubu za najlepszy wynik w/g ustanowionego handicap'u obliczonego na podstawie danych technicznych, przyznano firmie Polski Peugeot.

3. Nagroda Prezesa Ł. A. K. p. Karola Wilhelma Scheiblera dla członka jednego z klubów Automobilowych Polskich na własnym samochodzie i który nie zdobył nagrody Automobilklubu Polski, przyznano p. Dr. Robertowi Vetterli na Bugatti.

4. Nagroda Vice-prezesa Ł. A. K. Karola Steinerta dla członka jednego z Klubów Automobilowych Polskich na własnym samochodzie i który nie zdobył nagrody A. P. przyznano p. Ludomirowi Cieńskiemu na Austro-Daimlerze.

5. Nagroda Vice-prezesa Ł. A. K. p. Tadeusza Sułockiego dla Pani, która osiągnie największą szybkość dnia, przyznano p. Halinie Poznańskiej na Austro-Daimlerze.

6. Nagroda p. Kazimierza Poznańskiego dla członka jednego z Polskich Klubów Automobilowych, który osiągnie największą szybkość na samochodzie zamkniętym, przyznano p. Tadeuszowi Winickiemu na Bugatti.

7. Nagroda p. Roberta Schweikerta dla członka Ł. A. K. za najlepszy wynik dnia, przyznano p. Halinie Poznańskiej na Austro-Daimlerze.

8. Nagrodę firmy Berson za najlepszy wynik w kategorji wozów o litrażu do 1100 cm.$^3$, przyznano p. Rahnenfeldowi na s. Fiat.

9. Plakiety srebrne i dyplomy otrzymali zwycięscy w każdej kategorji, a mianowicie:

Samochody sportowe:

Kl. B. 1. p. Karol Buhle, właściciel wozu „Hispano Suiza",
C. 1. Polski Peugeot — Peugeot,
D. 1. p. Winicki — Bugatti,
E. 1. p. Schweikert — OM Superba,
F. 1. p. Fürstenberg — Fiat,
G. 1. p. Marchlewska, jako właśc. wozu Fiat.

Samochody wyścigowe:

Kl. D. 1. p. L. Cieński — Austro-Daimler,
F. 1. p. Frühling — Bugatti,
G. 1. p. B. Załuski — Amilcar.

10. Plakiety bronzowe i dyplomy za uczestnictwo w wyścigu otrzymali:

P. Poznańska, pp. Kuczewski, Kirszen, Koziański, Osser, Mohuczy, Dr. Potocki, Ripper, Szwarcsztajn, Vetterli, Zaturski.

Przewodniczący zamyka posiedzenie, dziękując wszystkim członkom Gremjum Kom. Sportowych za gorliwą współpracę, Komandorowi p. Inż. Kauczyńskiemu i Vicekomandorowi p. K. Poznańskiemu za wzorowe przeprowadzenie organizacji wyścigu.

Przewodniczący wyraża Ł. A. K. w imieniu A. P. uznanie za inicjatywę i przygotowanie całej imprezy, zaznaczając specjalnie, że ten najmłodszy Klub Automobilowy może z dumą zapisać w swej kronice dzisiejszą imprezę.

Przewodniczący: (—) *Mec. Sznarbachowski*
Komandor: (—) *Inż. K. Kauczyński*
Członkowie: (—) *Leonhardt*
(—) *Inż. Teodorowicz*
(—) *Szpikowski*
(—) *Dr. Macudziński*
(—) *J. Gawrych*
Sekretarz: (—) *por. Jerzy Gostkiewicz*
Za zgodność: (—) *W. Dzieniakowski.*

Łódź, d. 20 maja 1928 r.

---

## Konkurs na fotografje.

Łódzki Automobil-Klub ogłasza konkurs na najlepsze fotografje ze Zjazdu Gwiaździstego do Łodzi oraz wyścigu w Łodzi. Do konkursu dopuszczeni są wszyscy bez ograniczenia. Termin nadsyłania fotografji do konkursu w *dwu egzemplarzach* 15 lipca r. b., godzina 18-ta wieczorem.

Nadesłane fotografje mogą być dowolnej wielkości, nie powiększane i muszą być zaopatrzone na odwrotnej stronie:

1) Tytułem, określającym, bliżej dany obraz, więc okolicę, gdzie zdjęcia dokonano — lub też tylko opisującym przedmiot przedstawiony na obrazie.

Np. tytuł: *№ 12 w tempie 170*
lub: *Przejazd Studebakera przez Tychy* i t. p.

2) Godło. Do nadesłanych do konkursu zdjęć należy dostarczyć zamkniętą kopertę, zawierającą kartkę, na której jest wypisane godło, imię i nazwisko, adres dokładny uczestnika konkursu i spis nadesłanych fotografji z tytułami.

Jako nagrody przewidziane są:
3 nagrody w postaci pięknych upominków,
10 plakietek pamiątkowych,
20 listów pochwalnych.

Jury składać się będzie z dwu członków Ł. A. K. i redaktora czasopisma Auto p. hr. Rog. Morsztyna.

Nagrodzone fotografje będą umieszczone w czasopiśmie Auto.



# Krakowski Klub Automobilowy

Kraków, ul. św. Jana 11, telefon 23-86.

Godziny Sekretarjatu: 10—2 i od 5—7.



# Śląski Klub Automobilowy

Katowice, Poprzeczna 6, telefon 22-39.

## KOMUNIKAT.

**Z posiedzenia Gremjum Komisji Sportowych, oraz Kierownictwa Wyścigu na Kocierzy w dniu 3 czerwca 1928 r. w Andrychowie.**

Obecni: JWPP. Marszałek Wolny, Prezes Śl. K. A., hr. Rostworowski, Vice-Prezes K. K. A., Dr. Hładij, Vice-Prezes K. K. A., W. Ripper, Komandor K. K. A.

Vice-komandorzy: Inż. Bukowski, Śl. K. A. i Dr. Macudziński, K. K. A. jako Komisarze Sportowi, Płk. Dr. Piotrowski, Vice-Prezes K. K. A. jako przewodniczący Komisji technicznej.

Do wyścigu stanęło na starcie razem samochodów 22.

Wystartowało 21.

Do mety doszło 20, których czas kolejny na podstawie wyników, obliczonych według chronometru elektrycznego, dostarczonego z A. P. w Warszawie, i kierowanego przez delegata A. P. p. inż. J. Maryańskiego oficjalnie stwierdzony, podajemy poniżej:

2. Nagroda za najlepszy czas w kategorji wyścigowej, ufundowana przez JWP. Marszałka Wolnego — p. Dr. Vetterli,

3. Nagroda K. K. A. za najlepszy czas w kategorji sportowej — p. Jan Ripper,

4. Nagroda Śl. K. A. za najlepszy czas w kategorji turystycznej — p. G. Mars,

5. Nagroda w kategorji wyścigowej, kl. D. — hr. Adam Potocki,

6. Nagroda Śl. K. A. w kategorji turystycznej kl. C. — Inż. Żmigród,

7. Nagroda klubowa Śl. K. A. — za najlepszy czas w kategorji turystycznej, kl. D.—p. T. Bukowiecki,

8. Nagroda Śl. K. A. za najlepszy czas w kategorji turystycznej, kl. F. — p. W. Wawreczka,

9. Nagroda — puhar kryształowy za najlepszy czas w kategorji turystycznej, kl. G. — p. Zagórski,

| L. p. | Nr. start. | Samochód | Zawodnik | Kierowca | min. | sek. | set. sek. | Kategorja | Klasa |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | 28 | Bugatti | Dr. Vetterli | | 4 | 22 | 62 | Wyścigow. | F. |
| 2. | 24 | Austro-Daimler | hr. Potocki | | 4 | 36 | 06 | „ | D. |
| 3. | 22 | Lancia | J. Ripper | | 4 | 43 | 83 | Sportowy | D. |
| 4. | 25 | Steyr | Zangl | | 4 | 59 | 09 | „ | C. |
| 5. | 17 | Studebaker | Mars | | 5 | 06 | 30 | Turystycz. | B. |
| 6. | 18 | Gräf-Stift | Dąbrowski | Judasz | 5 | 11 | 42 | „ | B. |
| 7. | 21 | Alfa Romeo | Wawreczka | | 5 | 33 | 79 | „ | F. |
| 8. | 16 | Dodge | Malinowski<br>Inż. Zmigród | | 5 | 37 | 57 | „ | C. |
| 9. | 10 | Fiat 520 | Bukowiecki | | 5 | 51 | 93 | „ | D. |
| 10. | 9 | Erskine | Mikszan | | 6 | 26 | 79 | „ | D. |
| 11. | 20 | Fiat 503 | Fürstenberg | | 6 | 35 | 71 | „ | F. |
| 12. | 4 | Opel | Zagórski | | 7 | 11 | 40 | „ | G. |
| 13. | 3 | Opel | Wielgus | | 7 | 12 | 59 | „ | G. |
| 14. | 6 | Citroën | Gold | | 7 | 34 | — | „ | E. |
| 15. | 19 | Hanomag | Knapik | | 7 | 43 | 91 | Sportowy | H. |
| 16. | 8 | Erskine | Żychoń | | 7 | 46 | 53 | Turystycz. | D. |
| 17. | 1 | Tatra | Dygat | | 8 | 27 | — | „ | G. |
| 18. | 27 | Fiat | Załuski | | 8 | 27 | — | Wyścigow. | G. |
| 19. | 2 | Tatra | hr. Rostworowski | Harkawy | 9 | 08 | 01 | Turystycz. | G. |
| 20. | 7 | Erskine | Reichman | | 10 | 45 | 90 | „ | D. |

Nr. startu 5. Citroën Brzozowski przed wystartowaniem zgłosił wycofanie.

Nr. startu 11. Lubojańska w czasie drogi wskutek defektu został wycofany z trasy.

*Nagrody przyznano następujące:*

1. Nagroda JWP. Prezydenta Calondera za najlepszy czas dnia — p. Dr. Vetterli,

10. Nagroda Śl. K. A. za najlepszy czas w kategorji sportowej, kl. C. — p. Zangl,

11. Nagroda Śl. K. A. za najlepszy czas w kategorji turystycznej, kl. G. — p. Wielgus,

12. Nagroda — w kategorji turystycznej, kl. B. — p. Dąbrowski.

P. Knapikowi nagrody za najlepszy czas kategorji turystycznej, klasy H. nie przyznano, wskutek braku

odpowiedniego zgłoszenia. Gremjum Komisarzy Sportowych stwierdziło, że p. Knapik zgłosił się sam jako zawodnik, a nie będąc członkiem nie mógł w myśl regulaminu brać udziału w wyścigu, wobec czego czas jego, oraz start przyjęto jako poza konkursowy.

Na tem posiedzenie zamknięto.

*(—) Wolny mp.,*
*(—) Dr. Płk. Piotrowski mp.,*
*(—) hr. Rostworowski mp.,*
*(—) Dr. Hładij mp.,*
*(—) Ripper mp.,*
*(—) Bukowiecki mp.,*
*(—) Dr. Macudziński mp.*

---

# URZĘDOWE

*Wydział Powiatowy Sejmiku Białostockiego* niniejszym zawiadamia, że z powodu robót drogowych w bieżącym sezonie budowlanym, ruch samochodowy będzie utrudniony na następujących szosach powiatu:

1. Szosa państw. № 3 Białystok — Wasilków — Grodno, przejazd utrudniony do dn. 1-go lipca b. r. z powodu wałowania jezdni w kap. remoncie klm. 201, 202 i 203.

2. Szosa państw. № 3/5 Białystok — Baranowicze, przejazd utrudniony w czasie od dn. 20.VI do dn. 1.XI b. r. z powodu wałowania jezdni w klm. 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, oraz budowy mostów w klm. 23 i 29.

3. Szosa państw. № 3/4 Białystok — Zabłudów — Bielsk, przejazd utrudniony w czasie od 15.VI do 1.VIII z powodu budowy mostów w klm. 9 i 13.

4. Szosa państw. № 2/2 Łomża—Osowiec—Grodno, przejazd utrudniony w czasie od dnia 1.VII do dn 15.IX b. r. z powodu budowy mostów w klm. 54, 70, 73, 87.

5. Szosa wojewódzka Białystok—Knyszyn—Osowiec, przejazd utrudniony w czasie od 15.V do 1.XI b. r. z powodu wałowania jezdni w klm. 12, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 25, oraz budowy mostu na klm. 39.

6. Szosa pow. Białystok — Supraśl, przejazd utrudniony w czasie od 15.VI do 15.VIII z powodu budowy mostów w klm. 5 i 7.

7. Szosa powiatowa Zajma — Zednia — Michałowo, przejazd utrudniony do dn. 15.VI b. r. z powodu wałowania jezdni w klm. 7, 8, 9, 10 i 11.

8. Szosa powiatowa Białystok — Jeżewo, przejazd utrudniony w czasie od 15.VI do 15.VII z powodu budowy mostu w klm. 1.

9. Szosa powiatowa Knyszyn — Jasionówka — Korycin, przejazd utrudniony w czasie od 1.VII do 1.VIII z powodu budowy mostu w klm. 7.

10. Szosa państw. № 3 Białystok—Żółtki, zamknięta w dalszym ciągu dla ruchu samochodowego do odwołania z powodu przebudowy mostów w Żółtkach.

---

*Państwowy Zarząd Drogowy w Prużanach* donosi o przerwie w komunikacji na drodze państwowej № 3/15 od klm. 7.5 do klm. 8.0 w powiecie Prużańskim. Objazd krótki — drogą gruntową.

---

*Urząd Wojewódzki w Kielcach* zarządza zamknięcie odcinka drogi państwowej № 12 (trakt Tarnowski), między Chmielnikiem i Buskiem dla ruchu kołowego na okres krzemianowania nawierzchni na km. 41—48, przyczem poleca co następuje:

1) Zamknięcie drogi winno być ograniczone li tylko na tym odcinku, który faktycznie będzie w robocie i dojazd do miejscowości znajdujących się poza odcinkiem zamkniętym nie powinien być tamowany.

2) Tranzytowy ruch dla samochodów ciężarowych i osobowych między Kielcami i Buskiem winien być skierowany przez Morawicę i Pińczów. Tenże objazd należy naznaczyć również dla ładowniejszych ciężarowych furmanek konnych.

3) Dla lżejszych furmanek konnych należy wyznaczyć miejscowe objazdy po drogach gruntowych, uprzednio doprowadzonych do takiego stanu, by przejazd takiemi objazdami nie przedstawiał trudności.

4) Ze względu na wzmożone przyjazdy w sezonie kuracyjnym Zarząd Drogowy winien dołożyć wszelkich starań, by skierowanie ruchu na drogi objazdowe było połączone ze wszelkiemi możliwemi udogodnieniami, a przedewszystkiem, by w odpowiednich miejscach były ustawione czytelne drogowskazy objazdowe.

---

*Wydział Powiatowy Sejmiku Nowogródzkiego* niniejszym zawiadamia, iż w dniu 9 maja 1928 r. rozpoczął roboty ziemne i budowę przepustów betonowych przy budowie szosy na drodze Wojewódzkiej Nowogródek—Świteź—Baranowicze. Wobec tego ruch kołowy i samochodowy na odcinku Nowogródek—Pryłuki z dniem 9/V 1928 r. zostaje zamknięty, natomiast otworzony zostaje objazd:

1) dla ruchu samochodowego po szosie Słonimskiej przez Kuszelewo—Plechowo do Pryłuk i

2) dla ruchu kołowego przez Zaułek Tatarski, Łohodki, Mołodowo do Pryłuków.

---

*Magistrat pow. miasta Wrześni* rozpoczyna w najbliższych dniach na trakcie Poznańskim nr. 17 na odcinku Strzałkowo—Psary Małe pomiędzy kilometrami 254,0=254,5 budowę kanalizacji.

Ponieważ w czasie budowy komunikacja samochodowa będzie utrudniona, podaje się powyższe do łaskawej wiadomości, celem wydania odpowiednich zarządzeń ostrzegawczych.

---

*Starosta Powiatowy w Brześciu n/B.* donosi iż w związku z pracą walca parowego na odcinku drogi państwowej bitej № 3/4 od st. Wysokie-Lit. do m. Wysokie-Lit. zostaje zamknięty powyższy odcinek dla ruchu kołowego od dn. 12 maja r. b., aż do odwołania.

Przejazd dla pojazdów konnych odbywać się będzie lewą stroną poboczy powyższego odcinka, natomiast objazd dla ruchu samochodowego ustala się następujący: St. Wysokie-Litewskie — Wołkowicze — Tumin — miasto Wysokie-Lit. (od Turmina w kierunku traktu Łumno — miasto Wysokie-Litewskie.)

## Wykaz samochodów, zarejestrowanych w Warszawie w m-cu kwietniu 1928 r. według marek fabrycznych.

| Nr. porz. | MARKA FABRYCZNA | I l o ś ć | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Osobowe | | autobusów | ciężarowych | specjal. | motocykli | Ogółem |
| | | użyteczności wł. | dorożek | | | | | |
| 1 | Amilcar | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 2 | Berliet | 2 | 1 | — | 1 | — | — | 4 |
| 3 | Bianchi | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 4 | B. S. A. | — | — | — | — | — | 1 | 1 |
| 5 | Buick | 7 | — | — | — | — | — | 7 |
| 6 | Cadillac | 2 | — | — | — | — | — | 2 |
| 7 | Chevrolet | 11 | 11 | 2 | 13 | — | — | 37 |
| 8 | Chrysler | 4 | — | — | — | — | — | 4 |
| 9 | Citroën | 7 | 4 | 1 | — | — | — | 12 |
| 10 | Daimler | — | — | — | 2 | — | — | 2 |
| 11 | Deering | — | — | — | — | 1 trakt. | — | 1 |
| 12 | Delage | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 13 | Donnet | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 14 | Fiat | 5 | — | — | — | — | — | 5 |
| 15 | F. N. | — | — | — | — | — | 5 | 5 |
| 16 | Ford | 2 | 1 | — | 1 | — | — | 4 |
| 17 | Fross Büssing | — | — | — | 1 | — | — | 1 |
| 18 | Griffon | — | — | — | — | — | 1 | 1 |
| 19 | Harley Davidson | — | — | — | — | — | 1 | 1 |
| 20 | Horch | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 21 | Hotchkiss | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 22 | Indian | — | — | — | — | — | 3 | 3 |
| 23 | Lancia | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 24 | La Salle | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 25 | L. G. O. C. | — | — | — | 1 | — | — | 1 |
| 26 | Mathis | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 27 | Minerva | 3 | — | — | — | — | — | 3 |
| 28 | Monet Goyon | — | — | — | — | — | — | 1 |
| 29 | Morris | — | 2 | — | — | — | — | 2 |
| 30 | N. A. G. | — | — | — | 1 | — | — | 1 |
| 31 | Oakland | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 32 | Opel | — | 3 | — | — | — | — | 3 |
| 33 | Overland | 1 | 1 | — | — | — | — | 2 |
| 34 | Paige | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 35 | Perl | — | — | 2 | — | — | — | 2 |
| 36 | Peugeot | 4 | 1 | — | — | — | — | 5 |
| 37 | Pontiac | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 38 | Puch | — | — | — | — | — | 1 | 1 |
| 39 | Renault | 4 | 8 | — | — | — | — | 12 |
| 40 | Skoda | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 41 | Stetysz | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 42 | Steyr | 2 | — | — | — | — | — | 2 |
| 43 | Studebaker | 3 | — | — | — | — | — | 3 |
| 44 | Talbot | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 45 | Tatra | 1 | 1 | — | — | — | — | 2 |
| 46 | Terrot | — | — | — | — | — | 2 | 2 |
| 47 | Unic | — | 3 | — | 1 | — | — | 4 |
| 48 | White | — | — | — | 1 | — | — | 1 |
| | Razem | 73 | 36 | 4 | 23 | 1 | 15 | 152 |
| | Zarejestr. do dn. 1/1 1928 r. | 2188 | 1925 | 15 | 862 | 8 | 471 | 5469 |
| | „ m-cu styczniu | 39 | 63 | — | 8 | 2 | 3 | 115 |
| | „ „ lutym | 25 | 55 | 3 | 12 | 2 | 3 | 100 |
| | „ „ marcu | 69 | 69 | 1 | 21 | — | 7 | 167 |
| | Ogółem do 1/5 1928 r. | 2394 | 2148 | 23 | 926 | 13 | 499 | 6003 |
| | Przerejestr. na Wojew. w m-cu kwietniu i marcu | 41 | 16 | — | 7 | — | 6 | 70 |
| | Pozostało w dn. 1/V 1928 r. | 2353 | 2132 | 23 | 919 | 13 | 493 | 5933 |

forum publicznem, nie mogą sobie jeszcze dać rady z tymi mężczyznami.

W ostatniem okrążeniu pani Junek, jadąca jak młody bóg, musi zmieniać aż dwa razy koło i schodzi na piąte miejsce.

Pomiędzy pierwszą a piątą maszyną różnica w czasie, po przejechaniu 540 klm., była zaledwie 9 minut, a pomiędzy pierwszemi trzema — 2 min. 23 sek.!

Rozentuzjazmowani, pełni wrażeń opuszczaliśmy Cerdę.

Był to najpiękniejszy dzień sportowy w mem życiu.

Nawet o jedzeniu zapomnieliśmy, boć w ciągu całego dnia zjedliśmy tylko po talerzu cudownych poziomek z sokiem pomarańczowym (panie gospodynie raczą sobie ten przysmak zapamiętać), no i we trójkę wypiliśmy butelkę wina, zagryzając suchą bułką.

Następnego dnia, w drodze do Taorminy, przejechaliśmy znaczną część toru.

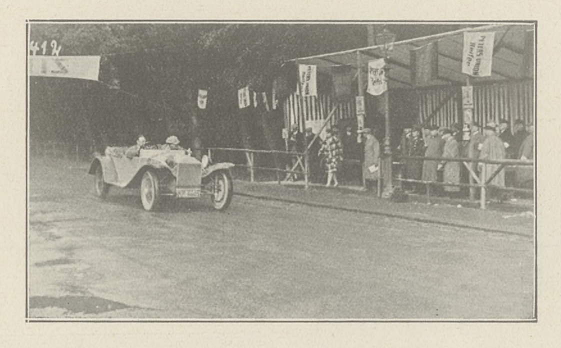
Licząc powiązane z sobą w przedziwnych splotach wiraże, nie wiedzieliśmy, co bardziej podziwiać. Talent, odwagę czy siłę moralną i fizyczną tych, co wczoraj wiedli tutaj tę walkę niezapomnianą.

W promieniach zachodzącego słońca, oddaliśmy cześć pamięci sławnego kierowcy, hr. Masetti, który w miejscu, upamiętnionem skromnym pomnikiem, przed dwoma laty zginął podczas zawodów.

*Janusz Regulski.*

# Automobiliści krakowscy na zawodach w Wiesbaden

ZAWSZE pełen ruchliwości i inicjatywy Krakowski Klub Automobilowy wysłał czterech swych reprezentantów na międzynarodowe zawody do Wiesbadenu. Zawody te, które odbyły się w połowie maja, składały się ze zjazdu gwiaździstego, gymkhany, konkursu piękności, wyścigu na wzniesieniu Hohe Wurzel i stukilometrowego wyścigu „Rund um die Neroberg".

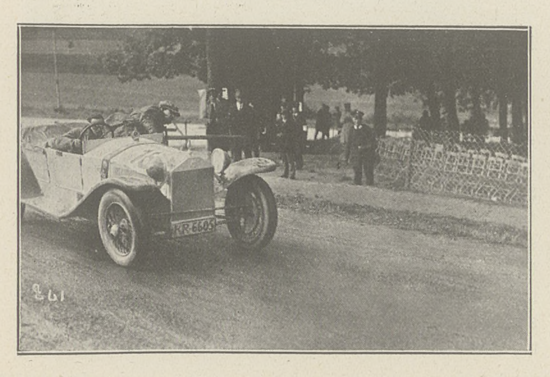


*Jan Ripper na sam. Lancia w biegu stukilometrowym.*

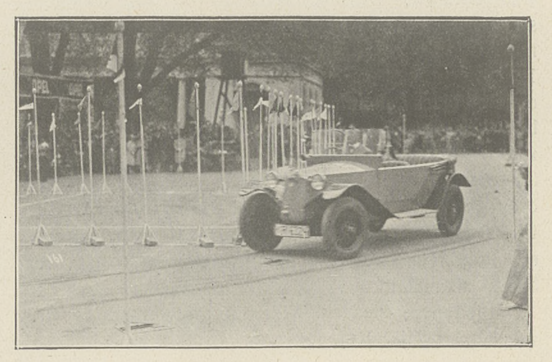
Obsada polska w składzie: Wilhelm Ripper (Lancia), Oborski (Fiat), Lanz (Erskine) i Dygat (Fiat) ukończyła zjazd gwiaździsty w doskonałej formie. Wszystkie samochody przybyły do celu, klasyfikując się w czołowej grupie maszyn, które przejechały więcej, niż 800 klm. w linji powietrznej, i wszystkie zdobyły wielkie srebrne plakiety. Pozatem p. Dygat zdobył jedną z ośmiu nagród honorowych, o które ubiegało się 52 współzawodników, przybyłych do Wiesbadenu.

W niezmiernie trudnej gymkhanie czwarte miejsce zdobył p. Jan Ripper na samochodzie Lancia swego ojca. Później młody jeździec bronił barw polskich w obu wyścigach, gdzie dał się poznać jako pierwszorzędna siła, wzbudzając ogólny podziw i uznanie swą piękną technicznie i odważną jazdą.

W wyścigu na wzniesieniu Hohe Wurzel, rozegranym na dystansie trzech kilometrów, który musiał być przebyty trzykrotnie, zajął Ripper trzecie miejsce w kategorji trzylitrowych wozów sportowych, ulegając tylko dwom, znacznie szybszym od jego seryjnej maszyny, samochodom Austro Daimler. W biegu stukilometrowym uzyskał Ripper czas 1 g. 24 m. 30 sek., zdobywając drugie miejsce w swej kategorji, znowu w walce z Austro Daimlerem, prowadzonym przez tak wybitnego kierowcę, jak Stuck, który miał w tym wyścigu najlepszy czas dnia w klasie samochodów sportowych. Cieka-




*J. Ripper na sam. Lancia w wyścigu na wzniesieniu Hohe Wurzel.*



*Dygat na samochodzie Tatra w czasie gymkhany.*

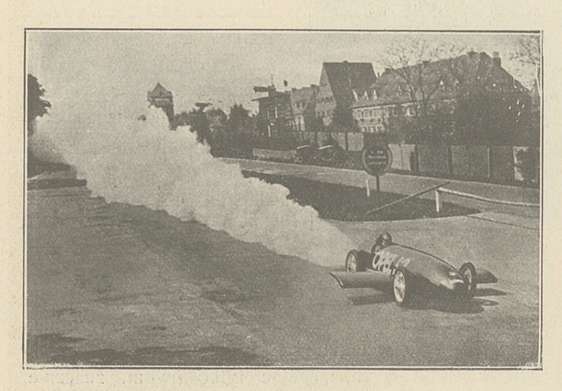
wym jest przytem fakt, iż znany kierowca von Wentzel Mosau na wielkim Mercedesie z kompresorem miał czas zaledwie o trzy minuty lepszy od naszego dzielnego jeźdzca.

Występ automobilistów polskich w Wiesbadenie udał się więc w zupełności. Dzięki zapałowi i staraniom członków Krakowskiego Klubu Automobilowego, polski sport samochodowy dał się poznać na międzynarodowym terenie z jaknajlepszej swej strony. Nawiązany został przytem kontakt z automobilistami zagranicznymi, co się bezwątpienia odbije na powodzeniu i rozgłosie naszych imprez sportowych. To też dzielnym Krakowianom należy się jaknajwyższe uznanie od wszystkich polskich automobilistów.

Brawo, Klub Krakowski!

# Druga próba samochodu rakietowego

WŚRÓD olbrzymiego zainteresowania odbyła się w dniu 23 maja na berlińskim torze Avus druga z kolei próba pojazdu o popędzie rakietowym. Pierwsza próba, o której pisaliśmy w poprzednim numerze, dała wyniki tak przemawiające, iż firma Opel, która finansuje sensacyjny pomysł inżyniera Maxa Valiera i pyrotechnika Sandera, nie zawahała się przed budową drugiego samochodu rakietowego który właśnie ostatnio wypróbowany został w Berlinie.



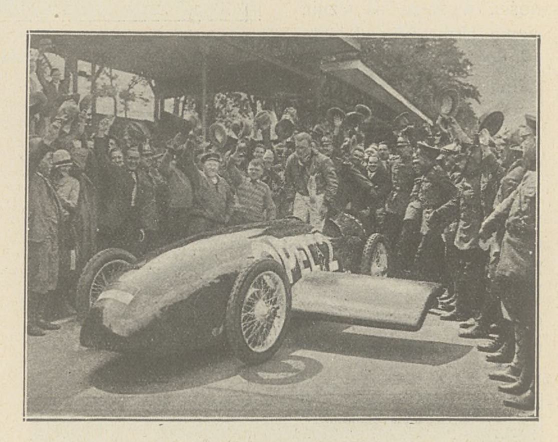
*Samochód rakietowy Opel podczas jazdy na torze Avus.*

Drugi samochód rakietowy Opel posiada formę, specjalnie opracowaną na podstawie doświadczenia, zdobytego podczas pierwszych prób. Wóz jest bardzo długi i nizki; rozstawienie osi wynosi 3 metry, rozstęp kół 1 m. 60. Karoserja została sprofilowaną na wzór bolidów, przeznaczonych do pobijania rekordów szybkości. Po obu stronach karoserji, na wysokości ramy, znajdują się płaszczyzny oporowe, długie na 1 m. i szerokie na 1 m. 50. Płaszczyzny te, wykonane z blachy aluminjowej, mogą być przy pomocy lewarka ustawiane pod różnym kątem. W ten sposób, zależnie od szybkości samochodu można zmniejszać lub zwiększać ciśnienie powietrza, przygniatające do drogi przód maszyny. Jest to bardzo ważne, gdyż w przedniej swej części samochód rakietowy nie posiada żadnych ciężkich organów, za wyjątkiem tylko baterji akumulatorów.

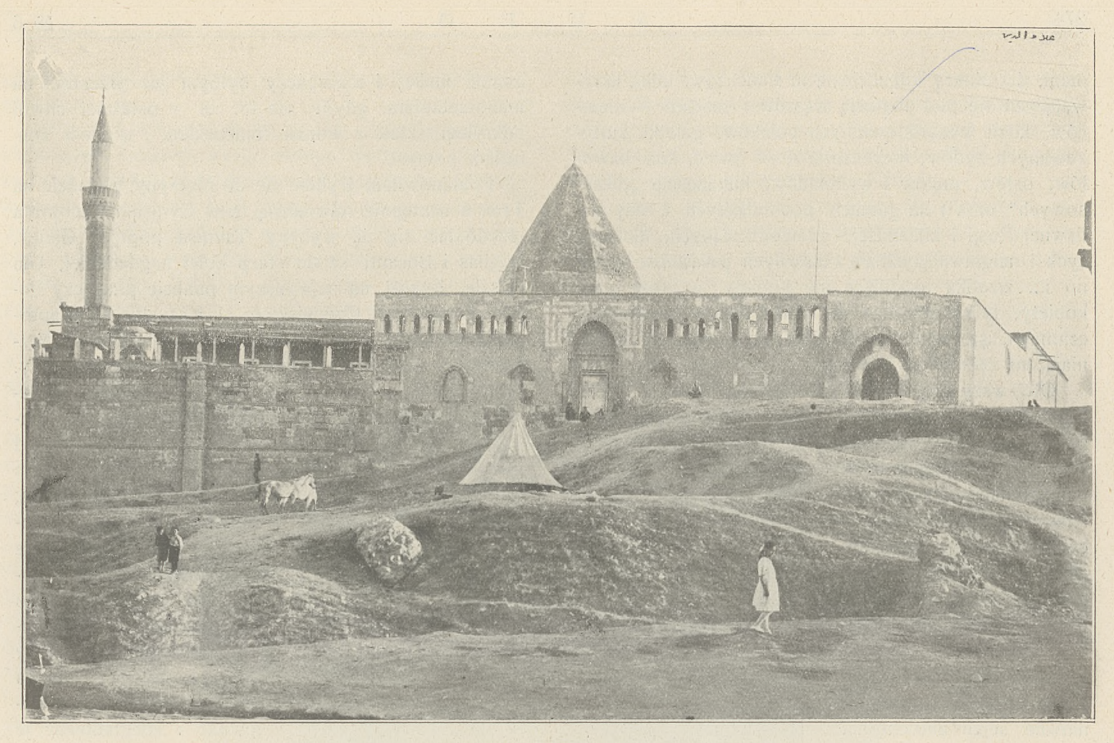
Pojedyńcze siedzenie dla kierowcy położone jest w osi karoserji. Koło sterowe ustawiono pionowo. Koła druciane typu Rudge Whithworth. Hamulce działają na wszystkie koła. Zawieszenie na resorach półeliptycznych. Pneumatyki normalne.

Za siedzeniem dla kierowcy, w dziobie karoserji, znajduje się skrzynka, zawierająca 24 rury, każda o długości 1 metra i średnicy 9 cm. Rury te wystają nazewnątrz z tylnej ściany karoserji. W każdej z rur mieści się 5 kilogramów czarnego prochu. Zapalanie jego uskutecznia się przy pomocy baterji i cewki, umieszczonych pod maską. Prąd włącza kierowca przy pomocy pedału. Czas spalenia każdego ładunku wynosi około 4 sekundy. Teoretycznie szybkość wydmuchu gazów spalinowych wynosi 1500 metrów na sekundę, tak, iż impuls reakcji powinien zapewnić samochodowi szybkości wprost fantastyczne.

Podczas prób na torze Avus samochód rakietowy, prowadzony przez Fritza von Opel, osiągnął bez trudu szybkość 230 klm./g. To też już w najbliższym czasie firma Opel zamierza zbudować wóz rakietowy, poruszający się na szynach, na którym pobite zostaną wszystkie światowe rekordy szybkości. Wynalazcy spodziewają się uzyskać szybkość 800 klm./g. Pozatem ma być zbudowany rakietowy motocykl, zdolny rozwinąć szybkość 220 klm./g., na którym podczas jesiennych zawodów we Fryburgu, zaatakowany zostanie światowy rekord szybkości motocyklowej.



*Drugi samochód rakietowy Opel.*



*Jedna z najstarszych arabskich świątyń w Turcji, meczet Ala-eddina.*

*MIECZYSŁAW JAROSŁAWSKI*

# Na przełęczy Taurusu

## TRENING POMYSŁU LITERACKIEGO NA TLE WRAŻEŃ Z PODRÓŻY NA WSCHÓD

NIEWĄTPLIWIE należy to do wyjątków, jeżeli ktoś odbywa podróż bez wyraźnego celu, a więc wprost tylko na to, aby się przewietrzyć. Zwykle jeden jedzie po to, aby coś stracić, inny, żeby zarobić. Istnieje jednak i kategorja takich, którzy jadą szukać guza, przeżywać jakieś niezwykłe awantury, chociaż — prawdę rzekłszy, dzisiaj w wieku cywilizacji nawet u hotentotów niezmiernie o to trudno, o ile nie wpada się w konflikt z... kodeksem karnym.

Pozatem można w podróży wykoleić się i dostać odszkodowanie 100,000 rs., jak Reymont, spaść z aeroplanu i otrzymać epitet... warjata, połamać sobie nogi i ręce podczas wycieczki automobilowej i zdobyć rekord, można wreszcie zatonąć wraz z Titanikiem i przedostać się nawet do prasy sensacyjnej, w towarzystwie amerykańskiego miljonera. Wszystko to ponętne, byleby nie naraz. Oto dlaczego ludzie odbywają tak częste podróże i oto dlaczego podróże te należy z reguły nazywać celowemi.

Ja pojechałem na Wschód tym razem po... kobietę! No, nie — taką do powieści. Pojechałem po tło do tematu, który w zasadniczych swych linjach był się już narodził na niwie ojczystej.

Nic też dziwnego, że starałem się wszędzie po drodze szukać tła jaknajbarwniejszego, tła, umożliwiającego przygodę i, że tak powiem, lazłem wszędzie tam, gdzie nie tylko można było guza szukać, ale gdzie guzy wprost czekały.

Przechodzę do opisania momentu, w którym miałem opracować „uratowanie“ i ponowne „porwanie“ głównej bohaterki mojej powieści — niejakiej Dżelalet.

Dla ścisłości dodaję: powieść ma się nazywać: „Biała mniszka“ Dżelalet, którą postaramy się wyciosać z przyrody — jest ową mniszką.

Znalazłem się w Adanie, mieście wilajetowem Cylicji, leżącem na południu Małej Azji, nieopodal wybrzeża Morza Śródziemnego. Miasto samo przez się, zarówno jak i wiele innych miast tureckich, nie przedstawiało wartości ani wybitnie romantycznych, ani artystycznych, a co najmniej już warunków dla turystyki automobilowej. Szare, przyziemne, rozwalające się budowle, burzone przez zreformowany zarząd miasta uliczki wąskie i niechlujne, kilkanaście przeciętnych meczetów, bazar kryty zbutwiałemi workami od kukurydzy i zardzewiałą blachą z puszek od konserw, sady oliwkowe i pomarańczowe, dworzec na drodze bagdadzkiej, starożytny konak z czasów panowania seldżuków, no i turcy, arabi, fellachowie, kurdy, turk-

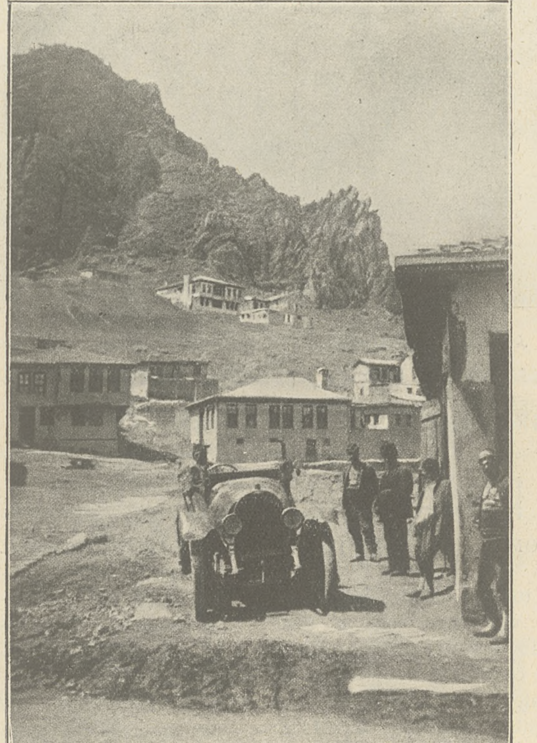
meni, dla okrasy kilkudziesięciu francuzów, kilku ukrywających się pod postacią węgrów i czechów — niemców, kilku wynarodowionych polaków, garstka kurtyzowanych żydów, niezliczona ilość owiec, kóz, bawołów, osłów, mułów i wielbłądów, kilkanaście „luksusowych“ arba[1]) na gumach, pochodzących z licytacji dawnej Rosji i kilkanaście zdemontowanych, klekocących i naigrawających się z naiwnych pasażerów — aut, no i... zrzadka ukazujące się kobiety, a może i nie kobiety, tylko podobne do nich kukły w czarczafach czarnych, szarych i niebieskich, oraz w pecze, zasłaniającem całkowicie twarze.

Oto wszystko, oprócz zepsutych przeważnie konserw greckich i włoskich w magazynach, jaj na śniadanie, obiad i kolację, aloesów w doniczkach na dachach, mówiącego po francusku wali'ego[2]) i dwóch redakcji dzienników, którymi mogłaby się nawet poszczycić nie jedna... Warszawa. A w tem wszystkiem serce, poczciwe, naiwne serce autochtona, przesiąkniętego potem, czosnkiem i własną żoną, która żyje tylko drugiem przykazaniem dekalogu i w tym celu czeka na możliwie szybkie wprowadzenie reformy rodzinnej.

Przyznacie, Czytelnicy, że to niewiele, choć wszystko to, razem wziąwszy, podmalowane egzotyzmem, któremu barw dodaje kilkadziesiąt kiwających się ponad płaskiemi dachami miasta, a zakurzonych niemiłosiernie palm daktylowych, trochę agaw, wiele drzew figowych i oliwkowych, jeszcze więcej pomarańczowych, a po za miastem rozległe plantacje bawełny.

I w tych skromnych, nieomal rodzinnych warunkach ja szukałem przygody, przytem przygody niezwykłej! Włóczyłem się więc nocą podczas ramazanu[3]), zaglądałem do palarni opjum, próbowałem nargilli i gęstej jak smoła czarnej kawy, cztery razy zmieniałem „hotel“ i w każdym zastawałem tylko mężczyzn, usiłowałem się zakochać w żonie mego przewodnika, która w rezultacie, po zdjęciu pecze[4]), okazała się zbyt dojrzałą węgierką; ba — marzyłem nawet o tem, żeby dostać malarji i z rozpaczy byłbym już przeszedł na mahometanizm, gdyby nie to, że w ostatniej chwili odkryłem skład z winem francuskiem i w niem znalazłem pomysł.

Postanowiłem wybrać się do Mersyny, zawrócić na Tars, a następnie odwieczną trasą Cyrusa i Xenofonta przedostać się na wyżyny Taurusa poprzez Gjulek, Boghas i Bosanti aż do stacji kolei bagdadzkiej, Ulu Kyszla, leżącej na najwyższym punkcie przełęczy imponujących gór Cylicyjskich. I wszystko to — automobilem! Ideja dosyć ciężka do urzeczywistnienia wypędziła z mej głowy poprzednie niezdrowe pomysły.



*Ostatni postój na przedgórzach Taurusu.*

Wczesnym rankiem, kiedy słońce jeszcze nie bardzo prażyło, stanęło przed Murade Palace Hotelem (Allahu! ukarz właściciela, że tak śmiał tę budę nazwać), monstrum, zwane tu powszechnie dotąd autem dla braku innych o tej nazwie wozów, poruszających się bez pomocy koni, z którymi można byłoby to monstrum porównać i zdegradować je do roli zabytków muzealnych. „Auto“ owe było już w tym czasie bezpłciowe, czyli, wyrażając się popularnie — bezfirmowe. Zapewne zmontowała je kiedyś jakaś fabryka samochodowa, ale przeszło ono już przez tak wielką ilość domorosłych warsztatów ślusarskich i kowalskich najniższego gatunku tureckiego, które na tym objekcie uczyły się poznawać, co to jest auto, nie dając mu w zamian nic, oprócz swoich kowalskich intencji — że straciło już całkowicie wygląd jakiejś przynależności, wynarodowiło się, wyfirmiło się, wynuciło się i spadło do rzędu dobrze znanych i jeszcze lepiej słyszanych autochtonów adańskich.

Zamknąłem oczy. Siedliśmy. Jęknęło, chociaż nie wiedziało jeszcze, jaka droga je czeka. Przez dobre dziesięć minut szofer-turek w pocie czoła kręcił korbą, wskakiwał chytrze do środka, wyskakiwał, klął, modlił się, wzywał Allaha i jego proroka, Mahometa, licząc na to, że ten zna przecież to auto, z jego czasów pochodzące, wreszcie splunął i... ruszył. Nie wierzyłem jeszcze, ale pierwsza potężna dziura w ulicy, złośliwy resor i stercząca w ceratowej poduszce sprężyna przekonały mnie, że jedziemy nie na żarty.

Tymczasem ruszyło za nami i południowe słońce, które, spiesząc się, nie przestało nas przypiekać, i roz-

[1]) Dorożka. [2]) Gubernator.

[3]) Wielki post przed świętem Bajram. [4]) Kobieca zasłona na twarz, którą w Turcji noszą nawet i nie muzułmanki.

grzewać coraz dotkliwiej warstwy kurzu na naszych plecach.

Przygoda zapowiadała się nieźle. Auto, zgrzytając całkowitym zapasem swego metalu, pędziło z niewiarogodną szybkością dwudziestu kilometrów na godzinę, humory nasze były pod psem, po drodze w niewiadomy nam bliżej sposób, a najwyraźniej przez dziurę pod siedzeniem wypełzły trzy pieczone kury, chleb, duziko[1]) i zapas czosnku dla szofera; przejechaliśmy psa, który wstał zaraz i w arogancki sposób nam nawymyślał, że nie umiemy tego uczynić po europejsku, wpadliśmy na pół metra w jakieś bajorko wsi przydrożnej, omijając bawiące się na drodze nagie turczęta i po kilku zakrętach stanęliśmy naraz przed stromo pnącym się traktem, na którym przecież ani Semiramida, ani Xenofont wraz z Darjuszem nie doznali takiej niespodzianki, choć jechali niewątpliwie tylko na wielbłądach, a może nawet na osłach.

Szofer obrócił się ku nam z szelmowskim uśmiechem. Zrozumieliśmy, że to kosztuje pierwszego funta bakczisza[2]). Po otrzymaniu go, szofer zaczął zmieniać biegi, cofać się, zaglądać do motoru, poprawiać coś w nim, łączyć sznurkiem i drutem, wreszcie siadł, zamknął drzwiczki... zatrąbił przeraźliwie.



*Doroczna powódź w Adanie na południu Turcji.*

Spojrzeliśmy ze zdziwieniem po sobie. Tymczasem auto ruszyło i znów się ukazało tym razem trjumfujące oblicze naszego Izmajła. Najoczywiściej jechaliśmy i to pod górę i to — stromą i to — dziesięć kilometrów na godzinę.

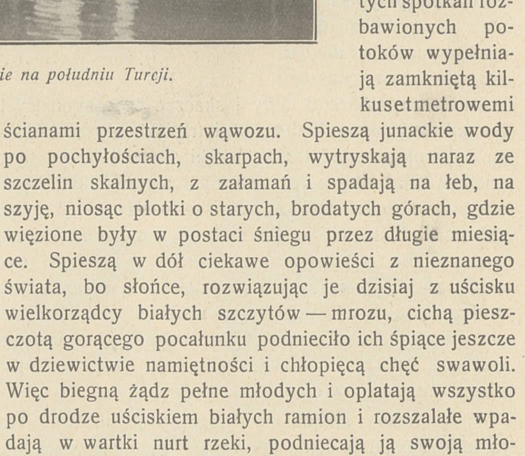
Bywa tak czasem z osłem, ale żeby naraz z autem?... Widocznie auto w tym kraju zautochtonizowało się i nabrało miejscowych narowów.

Tak więc auto nasze wspinało się już na Taurus... No, nie tak jeszcze zaraz, we wszelkim razie miało najlepsze intencje, a szofer też, o ile i nasze... funty. Zaczynałem wierzyć, że cel podróży zostanie osiągnięty, żal mi tylko było pieczonych kur, choć za to cieszyłem się z utraty czosnku, który zatruwał mi od chwili wyjazdu powietrze.

Mijaliśmy rzucone śród skał przy trakcie płaskodache wsie tureckie, lepione z gliny i tłuczonego kamienia, mijaliśmy przydrożne kawiarnie, zajazdy — Kawak-han, Jeni-han, Mesar Oluk-han, żegnając się stopniowo nie tylko z jakiemkolwiek ożywieniem gór, ale i z roślinnością. Na wysokości 1200 metrów spotykamy już tylko mizerne lasy sosnowe i przedzierające się przez nie strome ściany skał, z których np. Giulek Kale Dag malowniczo wznosi się ponad ruinami starożytnej fortecy arabskiej Assa Kaliba.

I kiedy pomyśli się, że tędy przechodziły w zamierzłych czasach zbrojne hufce Semiramidy, Xerxesa, Darjusza, Cyrusa, Aleksandra Wielkiego, Hasun-al-Raszida, Gotfrieda de Bouillon i wielu innych wodzów, znanych... z podręczników historji, kiedy się pomyśli o tych pochodach i porówna się je z naszą przeprawą tem starożytnem autem — budzić się zaczyna w człowieku łechtliwy nastrój tajemniczej łączności z pokutującą tu epoką.

Spiętrzające się góry już walą się na nas. Coraz mocniej zwierają się ściany kotliny, w której rzeki Bosanti-Su i Tarbas Czai, ująwszy się pod ramiona, wyprawiają dzikie harce i, niby swawolne dziewczęta, skaczą poprzez wyślizgane głazy, przesadzają wodospadami większe skały, walczą ze stromemi ścianami brzegów, rwą się w szaleństwie naprzód i zbierają w siebie po drodze srebrne wstążki strumyków. Szmer cichy, to znów zgiełkliwy alarm tych spotkań rozbawionych potoków wypełnia ją zamkniętą kilkusetmetrowemi ścianami przestrzeń wąwozu. Spieszą junackie wody po pochyłościach, skarpach, wytryskają naraz ze szczelin skalnych, z załamań i spadają na łeb, na szyję, niosąc plotki o starych, brodatych górach, gdzie więzione były w postaci śniegu przez długie miesiące. Spieszą w dół ciekawe opowieści z nieznanego świata, bo słońce, rozwiązując je dzisiaj z uścisku wielkorządcy białych szczytów — mrozu, cichą pieszczotą gorącego pocałunku podnieciło ich śpiące jeszcze w dziewictwie namiętności i chłopięcą chęć swawoli. Więc biegną żądz pełne młodych i oplatają wszystko po drodze uściskiem białych ramion i rozszalałe wpadają w wartki nurt rzeki, podniecają ją swoją młodzieńczością i nurzają się białością grzyw swoich w jej seledynowem, prężącem się ponad głazami łonie.



Tuż obok tych rozigranych wód biegnie trakt — droga 2 — 3 metrowej szerokości. Chwilami urywa się naraz pod groźnie sterczącą kilkusetmetrową ścianą; wtedy znienacka wyrasta łukowy mostek kamienny i przerzuca ją pod przeciwległą ścianę za rzeczkę. I tak bez odpoczynku rzeka walczy ze skałami i na-

[1]) Wódka turecka. [2]) Napiwek.

pastującą ją drogą, a droga nieustępliwie idzie, przedreptując z boku na bok kotliny, czepia się pochyłości, niby ptak zmęczony, zganiany — skrzydłami i szponami czepia się stromej i ponurej opoki granitowej.

Zdawało nam się już chwilami, że drogi dalej niema, że zginie wreszcie rzeka pod naporem pnących się w niebotyczne dale bloków, że przepaściste, milczące podziemie pochłonie lada chwila niesforne objawy dokuczliwego życia. Wtedy rzeka znajdowała przepaście pod zagapioną skałą, a droga, niby wąż kąśliwy, wgryzała się w jej wnętrze i ciemniejąca luka przeszywała je na wylot.

Ale oto naraz głazy, powstałe z wybuchów wulkanicznych, jakby się zmówiły i skoczyły wszystkie razem naprzód, zwarły się, żeś ręką mógł sięgnąć od jednego ku drugiemu — tuż przed niemi urywała się rzeka i... droga.

Niepodobieństwem było jechać dalej. Dziw, żeśmy dotarli aż tutaj, ryzykując każdej chwili to ześlizgnięcie się w głąb wąwozu, to uderzenie o wiszące nieraz bardzo nizko ponad drogą skalne guzy. Wysiadaliśmy niejednokrotnie z auta, byleby je przepchnąć tylko dalej i dalej ku mniej stromej i mniej niebezpiecznej pochyłości. Zsuwaliśmy się na hamulcach pokręconą serpentyną, znajdowaliśmy się każdej nieomal chwili na włos od katastrofy i, nie wiem, czemu to przypisać, żeśmy nie połamali dotąd jeszcze resorów i nie rozbili do reszty naszego gruchota, wpadając w doły i skacząc po zasypujących ten mizerny skrawek drogi zwietrzałych głazach. Trzeba było niezmiernie trzeźwej ręki szofera, trzeba było wielkiej ofiarności z jego strony i niepospolitej wprawy w podobnem lawirowaniu, żeby nie zakląć i nie zawrócić. Tak, nie zawrócić... To nas może jeszcze ratowało, bo, istotnie, o zawróceniu nie mogło być nawet mowy. Jakże miał zawrócić nasz niepospolity szofer, kiedy szerokości drogi zaledwie mu starczało dla rozpięcia kół. Trzeba było jechać naprzód, albo cofać się w tył. Z dwojga złego to pierwsze było jeszcze mniej ryzykowne.



*Palacze margilli na bazarze w Mersynie.*

Tym razem jednak już i naprzód nie można było jechać. Jak mówiłem, jaka taka droga urywała się, a wspinając się pod kątem 45 stopni w górę, przechodziła w jakąś dostępną tylko dla kozy górskiej ścieżkę.

Wysiedliśmy. Pod skalną ścianą w mroku kotłowała się głąb żywiołu. Woda z grzmotem spadała z granitowego wnętrza z wysokości kilkudziesięciu metrów. Ponad nami, hen wysoko, pomiędzy ośnieżonymi czubami granitowych kolosów wyrastało stalową smugą przerażone, uciekające chmurami niebo. Nie mieliśmy wiele czasu na zastanawianie się. Trzeba było auto odwrócić na tylnych kołach, przednie unosząc ponad pochyłą ścianą wąwozu i wracać. Ale w tym celu należało szukać do pomocy ludzi.

Gdzieś wysoko usłyszeliśmy naraz głuchy turkot toczących się wagonów. Ponad nami znajdował się tor drogi żelaznej, łączącej Konstantynopol z Bagdadem.

Zmrok zapadał szybko. Zaledwie słońce usunęło się kędyś pomiędzy szczyty, a już dzień z paniczną szybkością jął opuszczać przestrzeń, zawartą w rozpadlinie, ustępując miejsca czarnym woalom, podnoszącym się z niezgłębionych czeluści górskich.

Auto pozostawiliśmy więc na opatrzności losu, który nie groził mu niczem, bo można było gwarantować za to, że w nocy nie przejedzie tędy żywy duch. Nad ranem zaś mieliśmy zdążyć mu z pomocą.

Zaledwie zdążyliśmy się wdrapać pieszo na plant kolejowy, a ciemności obszyły już nawet najbliższe kontury skał w nieprzenikalne zasłony. Do stacji Ulu Kyszle, położonej na najwyższym punkcie przełęczy, mieliśmy zapewne jeszcze 7 — 8 kilometrów. Oczywiście, przestrzeń tę mogliśmy przejść tylko plantem kolejowym, aby nie zabłąkać się i nie zmarznąć w górach. Leżało przed nami na tej przestrzeni zapewne jeszcze kilkanaście tuneli z ogólnej ilości siedemdziesięciu, przecinających Taurus pomiędzy stacjami Bosanti a Dorak. Kilka z nich sięgało długości do 3500 metrów. Inaczej mówiąc, prawie całą przestrzeń mieliśmy przebyć tunelem. Ze względu na łatwość zaziębienia się w górach, spacer takim korytarzem, oczywiście, był dobrze pomyślany, ale zajść tu jednak mogły inne, mniej ponętne okoliczności...

Przygoda zaczęła zbliżać się szybko wraz z nocą i nowemi warunkami naszej wycieczki. I słuszne. Powieściowe przygody najchętniej bowiem odbywają się nocą, czyli w czasie, kiedy czytelnik nie jest w stanie skontrolować ich konieczności logicznej, w czasie, kiedy zarówno autor, jak i jego bohaterowie, poddają się wrażeniu otaczających ich wszystkich niesamowitościom terenu, ciszy i ciemności.

Szliśmy tedy powoli, ostrożnie. Z obu bowiem stron plantu majaczyły albo poszarpane wybuchowemi materjałami ściany skał, albo naraz otwierały się przepaście i kotliny, wypełnione tajemniczym mamrotem rozpędzonych potoków.

Kiedy wchodziliśmy w pierwszy tunel, którego końca nie było przecież widać, mój towarzysz podróży

zagadnął mnie głosem opanowanym i jakby nie z jego gardła wychodzącym:

— A co, jeżeli w tej chwili z przeciwległej strony wpadnie pociąg?

— Wszak przed godziną przeszedł — starałem się uspokoić jego i siebie samego. — A wiadomo nam, że tylko raz na dzień idzie tędy pociąg z Konstantynopola.

— Tak, nie wiemy jednak, który z dwóch mijających się na tej linji pociągów przeszedł — replikował jeszcze ciszej mój towarzysz.

— Napewno ten, któregośmy się obawiali — odparłem spokojnie i uprzytomniłem sobie natychmiast, że nie wiem, którego należało się więcej obawiać. To mniemanie moje podzielił i mój towarzysz, kiedy westchnął rezygnacyjnie:

— Ha, trudno, obadwa przecież jednakowo są dla nas niebezpieczne.

— Ponieważ jednak jeden już przeszedł, szanse naszego bezpieczeństwa zwiększyły się o 50% — odparłem z dodającem otuchy przekonaniem.

Towarzysz mój wzruszył ramionami i zniknął w ciemności tunelu. Przez chwilę stałem jeszcze i nasłuchiwałem. Wokoło panowała niepokojąca cisza. Wyobraźnia moja zaczynała pracować. Mój niewidoczny towarzysz zdawał mi się teraz być bohaterem mojej powieści, szlachetną postacią, która uratowała z rąk dzikich barbarzyńców Wschodu piękną Dżelalet. A Dżelalet?

W pewnej chwili odniosłem wrażenie, że znajduje się pomiędzy nami, że oto słyszę jej lekkie kroki. Rzeczywiście, nie widziałem nic, zatem supozycja taka co do obecności bohaterki śród nas mogła się nasunąć łatwo, a to tembardziej, że przeczulony już słuch chwytał skwapliwie głucho dudniące w tunelu stąpania, nie mogąc ich już odróżnić od echa.

Pod takiem wrażeniem przeszliśmy już kilka tych potwornych luk, wyrąbanych u podnóża kilkusetmetrowych głazów. Było tak ciemno, że o wylotach tunelów zawiadamiało nas tylko echo, które przy wyjściach wyrywało się, jak szalone w kotlinę i obijało się bezradnie o pnące się ku niebu ściany skał. Czasami kotliny te o tak nieznacznej były średnicy, że szarzały kilku zaledwie gwiazdami gdzieś w nieskończoności. Nowe pieczary pochłaniały nas znów i znów. Staraliśmy się przed każdem wejściem zawsze na chwilę przystanąć. Wtedy mój towarzysz przykładał ucho do szosy lub żelaznych podkładów i nasłuchiwał, czy nie pędzi pociąg. Zdawało się, żeśmy szli tak bez końca. Rozmyślałem teoretycznie o wartościach Dżelalet. Nie mówiła — była zatem bohaterska i skromna. Napewno była nie mniej zmęczona, niż my. Mój towarzysz powinien ją był podtrzymywać. Może szeptali? W wyobraźni mojej układała się romantyczna ich rozmowa. Groził im obojgu pościg. Usiłowali się przedostać ze Wschodu, gdzie kobieta nie przestała być niewolnicą — na Zachód, gdzie czekała ją wolność. Każdy ich krok w tym kierunku wypełniał ich nadzieją, zwierał ich ramiona nawet wtedy, kiedy lęk niebezpieczeństwa zamykał im usta do rozkosznych zwierzeń. Twarz Dżelalet przykryta peczem nie znana była nikomu po za nim. Musiało to być oblicze tajemniczego Wschodu, oblicze haremowe w rozkwicie pierwszych wiosen dojrzałości.

Urok bohaterski rósł. Obraz jej rysował się coraz wyraźniej.

Jakoż weszliśmy w tunel, może ostatni już... Szliśmy nim długo już, może kwadrans, może pół godziny... Był to zapewne tunel, odległy zaledwie o jakieś 3 — 4 kilometry od stacji Ulu Kyszle — tunel o długości 3000 metrów. Powoli zrazu, potem coraz natarczywiej poczęło nas ogarniać jakieś dławiące uczucie, które, niby zaraźliwa choroba w postaci niedostrzegalnego jeszcze prawie dreszczu szło przez nasze ciała.

A ciał tych znajdowało się teraz w tunelu... cztery. Ja, mój towarzysz, szofer i... Dżelalet! Tak — i Dżelalet! (tak silną potrafi być w chwilach napięcia autosuggestja). Byliśmy skuci w jedność niesamowitego oczekiwania na coś, co jak cierń dokuczliwie poczynało wpijać się w mózgi i stalową klamrą ściskać serca.

Był to lęk, potem — trwoga i wreszcie trzęsące już wyraźnie ciałami — strach i przerażenie. Jęk roz-

paczy i gniotące uczucie zamkniętej przestrzeni, wysiłek nerwów nad opanowaniem zamroczającego szału, ostatni nakaz woli, dawany mięśniom, które cierpły, truchlały, odmawiały już posłuszeństwa — wszystko to mobilizował instynkt samozachowawczy, a w uszach szumiało jedno potworne słowo: koniec! koniec!

Biegliśmy już, potykając się. I każde z nas bało zapytać się drugiego, czemu biegnie. I, o rozpaczy! — zdawało się nam, że stoimy na miejscu...

A za nami już szło to coś straszne, nieuniknione. Biegło!

Wnętrzem tunelu naraz wstrząsnął ryk długotrwały, mrożący resztki krwi niezastygłej jeszcze z przerażenia. Hałas, trzask, łomot wypełniły dygoczącą naszym spazmem przestrzeń i cisnęły istnienia nasze w szał panicznej ucieczki.

Za nami w tunelu pędził pociąg - nic nie wiedzący o naszej obecności, a rozwścieczony, zdyszany zwierz-automat o gorącym oddechu i żarem nalanych ślepiach. Pędził na nas. Z obu stron poszarpanych ścian tunelu było zaledwie tyle miejsca, że starczyło na wąskie żłoby do odpływu ściekającej obficie ze skalnych żył wody. Szyny świeciły się już przed nami...

Wtedy usłyszałem tuż obok mnie spazm krzyku i w tejże chwili z wyobraźni mej wydarł się obraz Dżelalet. Byłem pewien, że jest tutaj, że to jej krzyk.

Nie wiem, jak szarpnął mnie ktoś i wciągnął za sobą w niszę, gdzie zostały jeszcze porzucone sprzęty dokonywanej w tunelu pracy... Zaledwie oparliśmy się o jej wnętrze, a smuga ognia zionęła w nas razem z żarem pieca i warem pary.

Leciały oświetlone okna... Gwizd maszyny rozległ się daleko i natychmiast szarpnął sklepieniem tuż nad naszemi głowami i spadał i podnosił się i tłukł się w nieskończoność.

Nagle z jednego okna spojrzała ku nam twarz dzika, o oczach nawskroś przeszywających, nieustępliwych, a ujrzawszy coś, czy kogoś w mroku tunelu, drgnęła, cofnęła się i zdawało mi się, że brunatna ręka w wagonie wyciągnęła się do sygnału alarmowego...

— Prześladowca Dżelalet! — prześwidrowała mnie myśl dławiąca.

I znów usłyszałem krzyk trwogi — nie wiem, czy mój jakiś wewnętrzny, czy też tuż obok. Czym się obejrzał i w jaką stronę — nie wiem. Dosyć, że w tejże chwili zobaczyłem drugą twarz — twarz o cudnych rysach wschodniej kobiety. Schwyciły mnie szeroko rozwarte, czarno ocienione oczy i rozchyliły się zlekka cierpieniem usta. W uszach dudnił łomot oddalających się kół.

— Przeleciał — usłyszałem obok siebie głos mego przyjaciela. — Teraz nie mamy się już czego spieszyć. Zdążymy. Ale gdyby nie ta nisza po drodze...

— Gdyby nie Dżelalet, która nas ostrzegła i w nią wciągnęła! — chciałem zaprotestować i zdziwiłem się, że to powiedziałem ja, a nie mój towarzysz.

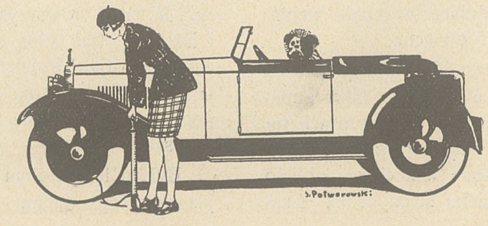
Po chwili jednak, wychodząc już z tunelu, nieomal tuż przed stacją górską Ulu Kyszle, uśmiechałem się, medytując nad podnietami, które z wyobraźni potrafią w pewnej chwili wykrzesać obrazy, jakoby rzeczywiście istniejące.

Było nas już tylko trzech. Ale scena powieściowa z Dżelalet była już zrobiona.

Po rozgrzaniu zmarzniętych członków gorącą, przydymioną herbatą z mangału, zanotowałem przygodę wraz z towarzyszącemi jej wrażeniami i z adnotacją: „*Biała Mniszka* — powieść“ schowałem do fortfelu, aby fragment ten wydobyć kiedyś w odpowiedniej chwili.

Noc przespaliśmy, szczękając zębami. O świcie wyruszyliśmy z ludźmi, aby zawrócić auto i po dwugodzinnej jeździe w dół, nieomal bez benzyny, stanęliśmy na ciepłej plaży w Mersynie, gdzieśmy zażyli rozkosznej kąpieli morskiej, pełną piersią wchłaniając słoneczną rzeczywistość Śródziemnego morza.

A „Biała Mniszka“? Okaże się na jesieni.



# WYSTAWA PRZEMYSŁU SPORTOWEGO i TARGI AUTOMOBILOWE

Pomimo całego szeregu trudności, jakie spotykał Polski Komitet Olimpijski na drodze do zrealizowania zamierzonej przez niego Wystawy Przemysłu Sportowego i Targów Automobilowych, zamiar ten przybrał ostatecznie konkretną formę i wspomniana Wystawa oraz Targi odbędą się nieodwołalnie w okresie

**od 7 — 22 lipca b. r. w parku Łazienkowskim**

w obrębie i na terenie Stadjonu Towarzystwa Międzynarodowych Konkursów Konnych.

Magistrat st. m. Warszawy, do którego zwrócił się Polski Komitet Olimpijski z prośbą o udzielenie na ten cel Placu Saskiego, pomimo zgody władz wojskowych i życzliwego poparcia z ich strony, odmówił kategorycznie niezbędnego zezwolenia, motywując swoje stanowisko koniecznością przeprowadzenia w tym roku jeszcze regulacji Placu Saskiego.

Nie wątpimy, że świat przemysłowy, którego wytwórczość związana jest ze sportem, poprze tę inicjatywę ze względu na sympatyczny cel imprezy oraz na dobrze zrozumiany interes własny.

Reprezentacyjny charakter Wystawy i szczęśliwe tradycje konkursów hippicznych ściągną zapewne liczne rzesze zwiedzających i osób zainteresowanych, co przyczyni się do szerokiej reklamy wytworów naszego przemysłu sportowego, przysparzając zarazem Polskiemu Komitetowi Olimpijskiemu funduszów przeznaczonych na opłacenie kosztów polskiej ekspedycji sportowej do Amsterdamu na Igrzyska IX Olimpjady.

Z wielkiem uznaniem należy podkreślić w tym wypadka życzliwe stanowisko Zarządu Towarzystwa Międzynarodowych Zawodów Konnych, a przedewszystkiem Kancelarji Cywilnej Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, która okazała Polskiemu Komitetowi Olimpijskiemu szerokie poparcie, udzielając zezwolenia na urządzenie tej imprezy w reprezentacyjnym parku Łazienkowskim.

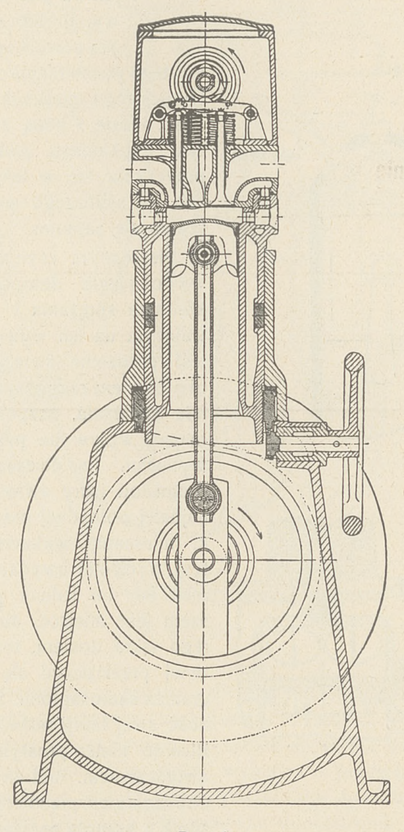
Informacji udziela Zarząd Wystawy Przemysłu Sportowego i Targów Automobilowych — WARSZAWA, UL. SENATORSKA № 19, TELEFON № 524-19.

**Związek Polskich Związków Sportowych**

**Polski Komitet Olimpijski.**

# HARRY R. RIKARDO I ZNACZENIE JEGO BADAŃ DLA ROZWOJU SILNIKA SAMOCHODOWEGO

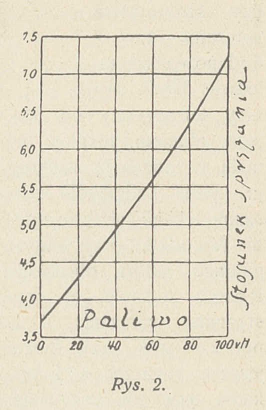
RICARDO nie jest uczonym. Jego sposób myślenia nazwaćby można „prymitywnym", jest on bowiem całkowicie pozbawiony pierwiastka akademickiego, a dzieło jego p. t. „Szybkobieżne silniki spalinowe" — niestety, dotychczas niespolszczone — nie stanowi bynajmniej jakiegoś compendium czy vademecum. Silnik jest dla Ricardo zespołem problemów, zgrupowaniem niedokładności, z których nie jest on zadowolony. Zadowolenie znajduje dopiero z chwilą



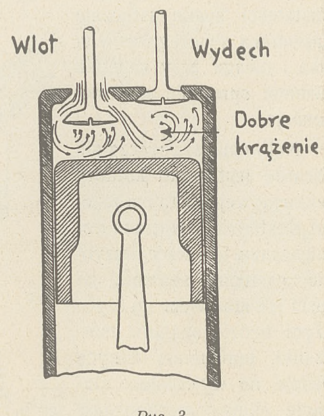
*Rys. 1.*

usunięcia tych przez siebie dostrzeżonych przeszkód. Gdy zdaje mu się, iż teoretycznie rozwiązał jakieś zagadnienie, naówczas buduje aparaty i maszyny i rozpoczyna próby. Jeśli próby te dają rezultat pomyślny, Ricardo zna już drogę do usunięcia przeszkód. To jest jego system pracy. W ten sposób, krok za krokiem, zdobywa on coraz więcej tajemnic tej skomplikowanej maszyny, jakim jest silnik spalinowy. Ricardo przez długi czas badał sposoby jaknajlepszego wykorzystania paliwa. Nie znając paliwa innego, zdawał sobie sprawę, iż źródła benzyny kiedyś wreszcie wyczerpią się i należy oszczędzać je jaknajwięcej.

Ricardo poczynił szereg doświadczeń termodynamicznych, które przedewszystkiem naprowadziły go na myśl zwiększenia kompresji silnika. Czyniąc próby zwiększenia kompresji, zauważa on, iż niektóre gatunki benzyny wywołują silne stukanie silnika, inne pozwalają bez stukania na zwiększanie kompresji. Dla dokładniejszego zbadania swych spostrzeżeń buduje Ricardo swój silnik doświadczalny (rys. 1), na którym czyni próby zmieniania kompresji w granicach 3.7 : 1 do 8 : 1. Na tym silniku doświadcza on różnych gatunków paliwa, zmniejszając stopniowo kompresję dopóty, dopóki silnik nie pocznie stukać. Rezultatem takiej próby jest wykres (rys. 2) i wniosek Ricardo: „Wnioskowanie o nadawaniu się paliwa na podstawie jego ciężaru właściwego jest **błędnem**. Zasadniczym wskaźnikiem jest skłonność do stukania". Następnym krokiem Ricardo jest stwierdzenie pochodzenia stukania, nie znając go bowiem, nie może go Ricardo zwalczyć. W tym zakresie rozumowanie jego jest następujące: mieszanka zapala się od iskry świecy nie odrazu, lecz stopniowo; początkowo zapala się pewna ilość mieszanki, położona bezpośrednio przy świecy, na skutek czego natychmiast następuje miejscowy wybuch, ścieśniający raptownie pozostałą i jeszcze niezapaloną mieszankę. Ciśnienie to pociąga za sobą natychmiastowe zwiększenie temperatury, przekraczające granicę samozapłonu, a więc wywołujące wybuch niespalonej dotychczas mieszanki. Wybuch ten działa na ścianki cylindra, jak uderzenie młotka; detonacje są tedy zależne od szybkości poruszania się w komorze wybuchowej pierwotnie zapalonej części mieszanki i od możliwości usunięcia zbędnej temperatury.




*Rys. 2.*



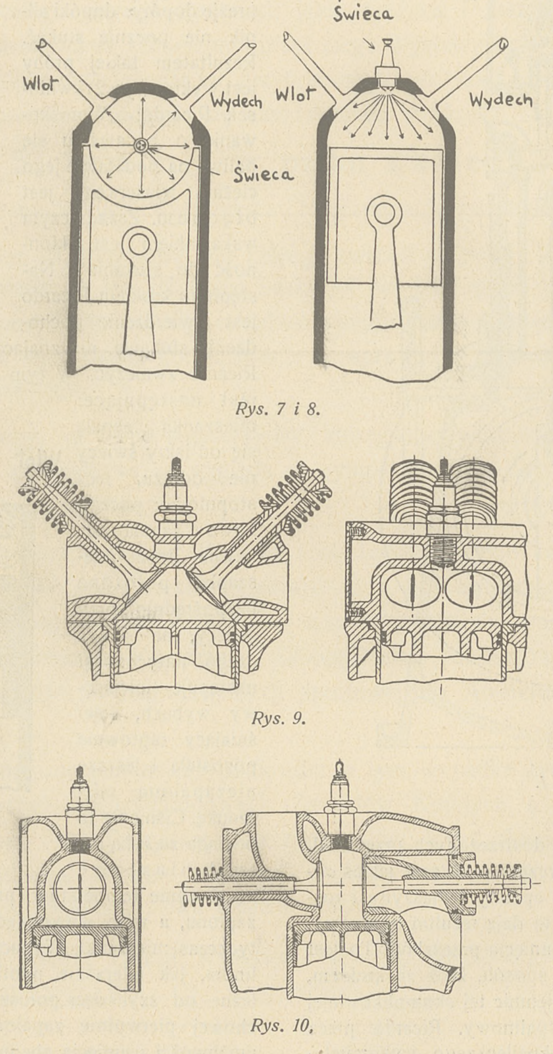

*Rys. 3.*

Ricardo idzie najzupełniej konsekwentnie dla dowiedzenia tej teorji. Zanim jednak wyciągnie ostateczne wnioski, pragnie usunąć wszelkie możliwe niedopatrzenia i dzieli zagadnienie na szeregi drobniejszych py-

tań. Bada tedy przedewszystkiem, skąd mianowicie pochodzi i od czego zależy szybkość spalania. Niektórzy — powiada on — twierdzą, iż od końcowej temperatury sprężania. Ricardo jednak jest innego zdania, opierając się na swych doświadczeniach i odpowiadając na ich zasadzie, iż różnica pomiędzy stosunkiem sprężania 4 : 1 i 6 : 1 powoduje zaledwie 39° C. różnicy temperatury co jest, jego zdaniem, różnicą tak małą, iż można ją osiągnąć już przez podgrzanie mieszanki o kilka zaledwie stopni. W dodatku przy jednym gatunku paliwa obserwuje Ricardo stukanie już przy stosunku sprężania 4 : 1, podczas gdy przy innem jeszcze stosunek 6 : 1 stukania tego nie wywołuje. Natomiast wielkie znaczenie posiada czystość mieszanki i Ricardo czyni następujące doświadczenie: usuwa pozostałości spalin sztucznie zapomocą świeżego powietrza i osiąga przy zupełnie niskiem sprężaniu silne detonacje.

Świeca
Wlot zimny
Wydech gorący

*Rys. 4, 5 i 6.*




*Rys. 7 i 8.*

*Rys. 9.*

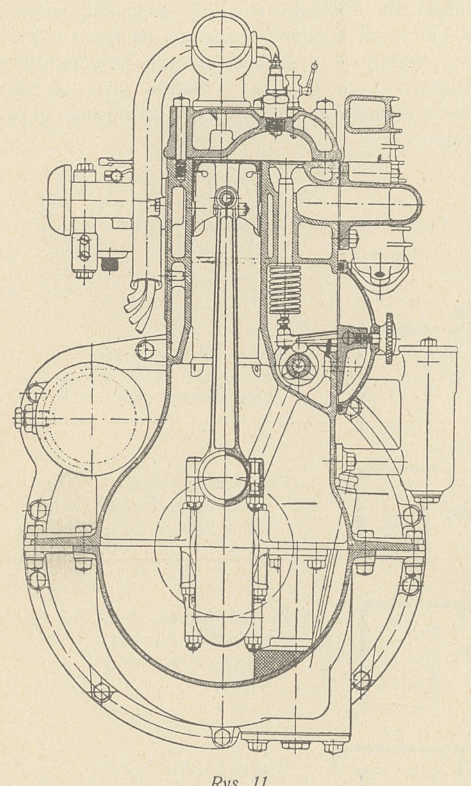
*Rys. 10,*

Najważniejszą rzeczą dla Ricardo jest profil komory wybuchowej. Zdaniem jego, im dokładniej związana jest mieszanka, tem lepiej i szybciej następuje spalanie całości jej, albowiem im szybszym będzie spalanie mieszanki, tem mniej danych będzie na wywołujące stukanie silnika rozchodzenie się fali mieszanki sprężonej, tem mniej szans będzie na samozapłony. Dobry rezultat osiągnąć można im bardziej komora sprężania będzie zwartą. Z tego też punktu widzenia są — zdaniem Ricardo — najlepszemi zawory wiszące (rys. 3), przy ich bowiem zastosowaniu mamy do czynienia z pozbawioną jakichkolwiek załamań komorą sprężania.

Do teorji detonacji Ricardo należy twierdzenie, iż wzrost temperatury naówczas doprowadza do samozapłonów, gdy ścianki cylindra nie są w stanie przejąć temperatury. Niewielkie bowiem cząsteczki benzyny, rozgrzane przez ciśnienie, okazują skłonność do osiadania na chłodzonych ściankach cylindra, tworząc tu warstwę, przeszkadzającą ściance cylindra w roli pochłaniania ciepła. Jeśli jednak ruch wirowy cząsteczek paliwa jest właściwy, to nie zachodzą przeszkody należytego pochłaniania ciepła. Oprócz tego mieszanka, wirując, niesie z sobą cząsteczki zapalonego paliwa i przyczynia się w ten sposób do szybszego przenoszenia się zapłonu.

Następnym czynnikiem, wywołującym detonacje w komorze sprężania i wpływającym na ich wywołanie jest położenie świecy, od niej bowiem rozpoczyna się fala zapalania, bezpośredni mająca wpływ na przebieg wybuchu. Im dłuższą jest droga od iskry świecy do najdalej położonej cząsteczki mieszanki wybuchowej, tem wyraźniej uwydatni się ruch fal; im jednak gorętszem jest miejsce, do którego iskra dociera, tem łatwiej przekroczyć się daje granica samozapłonu. Słuszność swej teorji potwierdził Ricardo nader prostym doświadczeniem. Brał on przedewszystkiem przedwojenny silnik z komorą sprężania w kształcie litery T i ze stojącymi po obu stronach zaworami (rys. 4), w którym świeca normalnie była zmontowana nad zaworem wlotowym. Ten typ silnika miał skłonność do stukania już przy niewielkim stosunku sprężania. Według Ricardo ta skłonność wynika z dwu przyczyn: 1) droga od świecy do najdalej położonych cząsteczek mieszanki jest zbyt daleka i 2) w tem odległem miejscu znajduje się najbardziej rozgrzana część silnika, zawór wydechowy. Ricardo eliminuje przypuszczenie drugie i przestawia świecę

nad zawór wydechowy (rys. 5). Droga przebiegu wybuchu pozostaje ta sama, lecz krańcowym jej punktem jest chłodny zawór wlotowy. Natychmiastowym rezultatem tego jest możność zwiększania stosunku sprężania. Dalej jeszcze idzie Ricardo, stosując świecę pośrodku komory sprężania (rys. 6), przez co uzyskuje



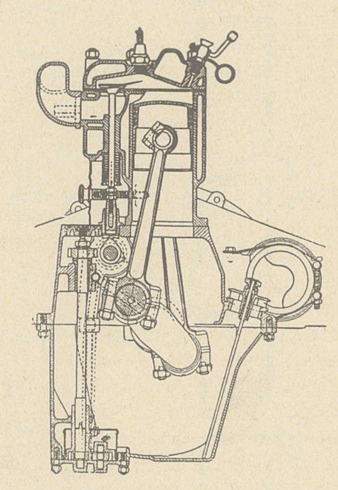
*Rys. 11.*

zmniejszenie się o połowę odległości pomiędzy iskrą a najdalej położonemi cząsteczkami mieszanki. W tym stanie rzeczy zwiększa on stosunek sprężania jeszcze znaczniej, zmniejszając drogę wybuchu o połowę. To doświadczenie jest typowym przykładem sposobu rozumowania Ricardo i jego sposobu dochodzenia przyczyn złego i usuwania ich. To doświadczenie też zezwoliło mu na odszukanie środka do zbudowania właściwej komory sprężania i do utrwalania swego nazwiska przy nazwie głowicy. Dalsze bowiem rozumowanie Ricardo jest następujące.

Najkrótsza odległość od świecy do wszystkich miejsc ścianek cylindra i równocześnie właściwy przebieg zapalania osiągniemy naówczas, gdy komorze sprężania nadamy formę ściśle kulistą i świecę umieścimy pośrodku tej kuli (rys. 7). Ze względów jednak technicznych jest to nieosiągalne, gdyż świeca związana jest ze ścianką cylindra i najmniejsza odległość od świecy do przeciwległej ścianki zawsze równać się będzie średnicy tej kuli. Dlatego też najsłuszniejszą i najbardziej odpowiednią koncepcją będzie półkula ze skośnie wiszącemi w niej zaworami (rys. 8) i świecą, umieszczoną pośrodku. Ta forma, która utrzymała się według recepty Ricardo, jako podstawa dla konstrukcji większości dzisiejszych silników wyścigowych, w praktyce została jednak nieco zmienioną, przedewszystkiem przez różne zastosowania położenia zaworów. Zmieniła się częściowo i owa półkula, jak wskazują rys. 9 i 10, otrzymując od Ricardo nazwę „dachowej", zmieniło się położenie zaworów, które ułożone są poziomo i przeciwlegle. Niemniej zasada Ricardo pozostała.

Ricardo nie jest jednak jedynie teoretykiem. Zdaje on sobie sprawę, iż nie każda konstrukcja teoretyczna idzie w parze ze względami ekonomicznemi taniości produkcji. Rozwiązania konstrukcyjne, jak widzimy na rys. 9 i 10, wymagają każde dwu wałów rozrządczych na łożyskach i wielu innych cennych i drogich części. To zaś jest zbyt drogie i nie dla każdego dostępne, nie wpłynie tedy na rozpowszechnienie automobilizmu. Formą najbardziej dostępną jest tedy ustawienie zaworów bocznych w jednym rzędzie. Z tego właśnie założenia wychodząc stworzył Ricardo rozwiązania kompromisowe, t. zw. głowicę Ricardo, którą widzimy na rys. 11. Komora sprężania posiada formę półkuli ze świecą, umieszczoną pośrodku, pokrywa stające zawory i sięga do połowy tłoka. Tłok, posiadający denko płaskie, sięga w miarę możliwości technicznych jaknajdalej ku głowicy cylindra i pozostawia minimalny odstęp pomiędzy denkiem a głowicą. Zalety takiej konstrukcji ujawniają się przedewszystkiem w tem, iż utrzymana jest tak pożądana półkulista forma komory sprężania.

Jako skutek takiego rozwiązania obserwuje Ricardo obecność warstwy mieszanki pomiędzy tłokiem i cylindrem. Warstwa ta, której wielkość zależna jest jedynie od dokładności budowy, winna być chłodzona tak, by najtrudniej poddawała się samozapłonom. Ricardo dochodzi do wniosku, iż najodpowiedniejsze i najlepsze rezultaty osiąga silnik o wielkim skoku, najgorsze silnik o skoku małym.



*Rys. 12.*

Wielokrotnie stawiany pod adresem Ricardo zarzut, iż w poczynaniach jego stosunek powierzchni chłodzonej do pojemności komory sprężania jest niewłaściwy, przez co duża ilość ciepła zostaje nieprodukcyjnie przekazana wodzie w chłodnicy, odpiera Ricardo prostym doświadczeniem, które przeciwnikom wykazało, iż zmiana tego stosunku zwiększy wydaj-

ność silnika nieledwie o 2.5 — 3%, co zaś do przekazywania zbyt wielkiej ilości ciepła wodzie, to twierdzi Ricardo, iż ciepło to pochłaniane jest raczej przez zawór wydechowy. Pewne braki konstrukcji „głowicy Ricardo“ przypisuje on różnicy pomiędzy tą konstrukcją, a konstrukcją rys. 8-go i na zasadzie rezultatów badań szeregu całego różnych rozwiązań układa Ricardo tabelę, wychodząc z założenia, iż 100%-wą użyteczność silnika osiąga się właściwie przy komorze ściśle półokrągłej (p. tabelę). Z tabeli tej wynika, iż „głowica Ricardo“ jest zaledwie o 10 — 12% gorszą od najdoskonalszej głowicy silnika wyścigowego, jest natomiast tak samo dobrą, co głowica normalnych silników z bocznym ustawieniem świec. Temu przypisać należy fakt, iż najbardziej może postępowa produkcja amerykańska buduje zaledwie 12% swych silników z zaworami wiszącymi, podczas gdy taka np. produkcja niemiecka wykazuje jeszcze około 50% zaworów wiszących. Oryginalna forma „głowicy Ricardo“ stosowana jest w Niemczech wogóle b. rzadko ze względu na opatentowanie jej, popularną natomiast jest pewna jej odmiana, wykazana na rys. 12. Nie jestem, niestety, w posiadaniu danych, dotyczących doświadczeń z tą głowicą i danych jakie są istotne różnice rezultatów tej głowicy i oryginalnej głowicy Ricardo.

| Forma komory sprężenia | Charakterystyka komory | Najwyższy dopuszczalny stosunek sprężania | Wydajność komory sprężania w % |
|---|---|---|---|
| | Forma dachowa, 4 zawory, świeca na osi cylindra . . . . . | 5.4 : 1 | 100 |
| | Zawory wiszące, prostopadłe, 2 świece poziome przeciwległe . . | 5.2 : 1 | 97 |
| | Zawory takież, 1 świeca pozioma boczna . . | 5.0 : 1 | 94 |
| | Zawory boczne wg. Ricardo, stosunek skokowy 2 : 1 . . . . | 5.0 : 1 | 90 |
| | Zawory takież, stosunek skokowy 1.4 : 1 . . | 4 9 : 1 | 88 |
| | Zawór wlotowy nad wydechowym, świeca na osi cylindra . . . . | 4.7 : 1 | 87 |

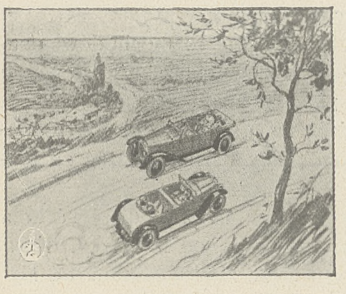
| Forma komory sprężenia | Charakterystyka komory | Najwyższy dopuszczalny stosunek sprężania | Wydajność komory sprężania w % |
|---|---|---|---|
| | Zawory umieszczone, jak poprzednio, świeca w komorze zaworowej . | 4.5 : 1 | 85 |
| | Zawory umieszczone tak samo, świeca naprzeciwko komory zaworowej . . . . . . | 4.2 : 1 | 80 |
| | Zawory boczne stojące, budowa normalna, świeca na osi komory sprężania . . . . . | 4.6 : 1 | 80 |
| | Głowica cylindra w formie litery T, świeca na osi cylindra . . . | 4.6 : 1 | 80 |
| | Zawory boczne stojące, budowa normalna, świeca ponad zaworem wlotowym . . . | 4.4 : 1 | 77 |
| | Głowica cylindra w formie litery T, świeca ponad zaworem wlotowym . . . . . . | | |

(Ciąg dalszy nast.).

*Bolesław J. Kachel.*

# Rozważania na temat urządzeń kierowniczych samochodu

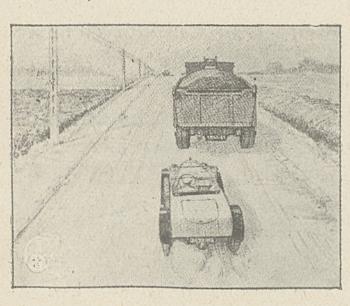
WOBEC coraz to bardziej rozwijającego się sportu samochodowego nie od rzeczy będzie zastanowić się, jaki układ organów kierowniczych zasadniczych i pomocniczych może dać największą gwarancję bezpieczeństwa i wygody, a tem samem i przyjemności.



*Rys. 1.*

Wszak, aby jazda konna mogła dać maksymum zadowolenia, należy nietylko dosiąść dobrego wierzchowca, ale i mieć prawdziwie wygodne siodło i odpowiednio długie lub krótkie strzemiona. Tylko w tych warunkach stanie się ona rzeczywiście miłą rozrywką, a nie prawdziwem utrapieniem dla jeźdźca.

To samo możemy powiedzieć i o samochodzie. Pierwszem pytaniem, jakie sobie zazwyczaj zadajemy, jest: „jak się prowadzi ten samochód?“, a znaczy to, czy prowadzenie nie jest męczące i czy układ urządzeń kierowniczych jest taki, że nie utrudnia swobody ruchów kierowcy.



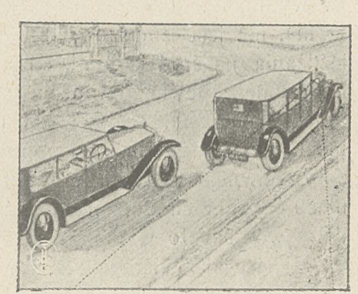
*Rys. 2.*

Nie należy zapominać, że szybkość jazdy samochodowej wymaga od kierowcy nietylko równie szybkiej decyzji, ale i nieomylnych i nadzwyczaj prędkich ruchów, co jest możliwe tylko przy zachowaniu zupełnej swobody tychże.

Jakie elementy składają się na zasadnicze, a jakie na pomocnicze urządzenia kierownicze.

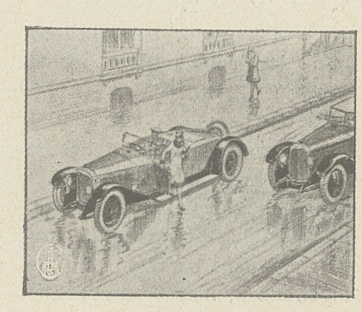
Zasadniczemi urządzeniami będą: kierownica, pedały sprzęgła hamulca i przyśpiesznika, oraz lewarki: przekładni i hamulca. Elementami pomocniczymi będą: siedzenie dla kierowcy, szyba przednia czyli tak zwany odwietrznik, oraz pomocnicze urządzenia, jak sygnały dźwiękowe, świetlne i t. p.

Zagadnieniem, które występuje na plan pierwszy przy rozpatrywaniu urządzeń kierowniczych jest odpowiednie miejsce kierownicy, to znaczy, czy z prawej, czy z lewej strony samochodu.



*Rys. 3.*

Jakkolwiek zagadnienie to dotychczas pozostaje nierozstrzygnięte ostatecznie i spotykamy cały szereg samochodów z kierownicą to z lewej, to z prawej strony wozu, jednakże po dokładnem zastanowieniu się, możemy łatwo dojść do takiego wniosku: w miejscowościach, gdzie ruch odbywa się po prawej stronie drogi, lepiej jest mieć samochód z kierownicą z lewej strony, przy obowiązującym ruchu po lewej stronie drogi — samochody z kierownicą z prawej strony dają wiekszą gwarancję bezpieczeństwa.



*Rys. 4.*

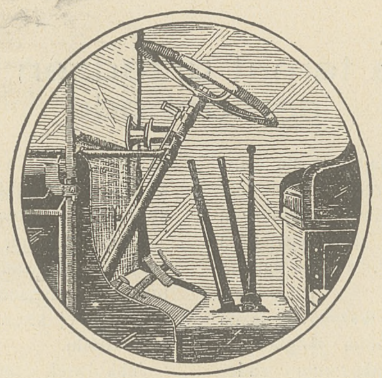
Rozpatrzmy przy założeniu, że ruch odbywa się, jak w większości państw europejskich, po prawej stronie, jakie są zalety i wady umieszczenia kierownicy z prawej, czy też lewej strony wozu.

Przedewszystkiem przy kierownicy z lewej strony, kierowca ma tendencję do zjeżdżania na środek szosy, co przy znacznych szybkościach, osiąganych obecnie, ma bardzo wielkie znaczenie, gdyż w wypadku pęknięcia opony lub uszkodzenia mechanizmu kierowniczego daje możność w niektórych wypadkach zatrzymać samochód przed zjechaniem do przydrożnego rowu.

Tendencja trzymania się środka wynika z psychologji kierowcy, który, nie widząc prawej strony wozu, obawia się zaczepić kołem o przydrożne kamienie i mimowoli zjeżdża na środek szosy.

Przy kierownicy z prawej strony, kierowca nie odczuwa takiej obawy i jedzie zazwyczaj po prawej stronie szosy.

Przy mijaniu, kierowca, mający kierownicę z lewej strony, nie będzie nigdy zjeżdżał na sam brzeg szosy, jak to będzie robił mający kierownicę z prawej strony, w obawie zaczepienia się skrzydłem o wóz, jadący z przeciwległej strony, bowiem ma możność dokładnego określenia odległości, jaka go dzieli od mijanego wozu.



*Rys. 5.*

Przy wymijaniu prowadzenie samochodu z kierownicą z lewej strony jest o wiele bezpieczniejsze, bowiem kierowca, chcąc zbadać, czy za wymijanym wozem droga jest wolna, nie jest zmuszony do wyjeżdżania na środek drogi, co jest połączone z pewnego rodzaju niebezpieczeństwem, ze względu na możliwość zderzenia z pojazdem, nadjeżdżającym z przeciwnej strony, a może jedynie wychylając się nieco z samochodu, przekonać się, czy wolno mu dany wóz śmiało wyminąć.

Miejsce dla kierowcy z lewej strony samochodu jest jeszcze wygodniejsze i z tego powodu, że łatwiej może obserwować, co się dzieje z tyłu za nim, czy to oglądając się poza siebie, czy też patrząc się w lusterko, umieszczone obok szyby przedniej.



*Rys. 6.*

Siedząc z prawej strony ma możność obserwowania tylko okolicy z prawej strony drogi.

Wobec tego, że obecnie przy obniżonych podwoziach konstruktorzy umieszczają dźwignie przekładni i hamulca pośrodku wozu (patrz rys. 14) przy umieszczaniu kierownicy z lewej strony, kierowca operuje dźwigniami przy pomocy prawej ręki (patrz rys. 5), co jest bardzo ważne szczególnej przy samochodach, niezaopatrzonych w hamulce „servo", bowiem gwałtowne zahamowanie ręcznym hamulcem rozpędzonego wozu wymaga znacznego wysiłku. Przy kierownicy z prawej strony (rys. № 14) kierowca hamuje przy pomocy ręki lewej, a więc słabszej.

Umieszczanie kierownicy z lewej strony, przy dawnem założeniu, t. j. przy obowiązującym ruchu po prawej stronie drogi, ma tę jeszcze dogodność, że osoba, wysiadająca z samochodu dwumiejscowego, względnie zajmująca miejsce obok kierowcy, nie jest narażona na możliwość przejechania przez nadjeżdżający samochód, oraz konieczność przechodzenia po błocie jezdni, co ma miejsce, gdy kierowca siedzi z prawej strony, a samochód nie posiada drzwiczek, dających możność wysiąść z prawej strony.

Przy założeniu, że ruch odbywa się po lewej stronie drogi, powyższe rozumowania wykażą wspomniane zalety w stosunku do kierownicy z prawej strony.

Przypuśćmy więc, że mamy kierownicę, umieszczoną z odpowiedniej strony; nie jest to jeszcze decydującym czynnikiem o wygodzie prowadzenia samochodu, ponieważ wejdą tu w grę jeszcze pochylenie kierownicy, odległość koła od siedzenia, wielkość samego koła sterowego i t. p.

Koło kierownicy może być ustawione w płaszczyźnie poziomej, jak np. przy samochodach ciężarowych „Pierce" lub „Packard" lub w pozycji pionowej, jak np. na statkach.

Kierownice samochodów osobowych są przeważnie ustawione w płaszczyźnie pochyłej i im więcej pochyłość jest zbliżona do płaszczyzny pionowej, tem położenie kierownicy należy uważać za bardziej odpowiednie.

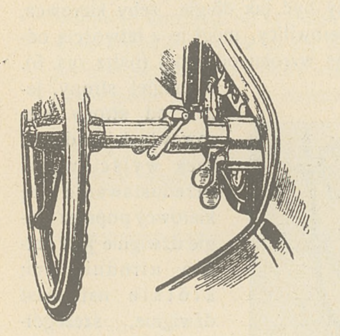
Drugim ważnym czynnikiem będzie odległość koła kierowniczego od kierowcy. Koło kierownicze zbyt oddalone od kierowcy wymaga dużego wysiłku przy skręcaniu samochodu, dlatego też widzimy najczęściej, że, siadając do kierownicy, należy się wsuwać pod koło, co też jest z wielu względów niedogodne, a w czasie katastrofy kierowca zazwyczaj, nie mogąc się wydostać, zostaje przygnieciony kierownicą.

Konstruktorzy niektórych marek, jak np. „Cadillac'ów", radzą sobie w ten sposób, że budują kierownicę „łamaną". Tego rodzaju konstrukcja daje możność kierowcy w razie potrzeby odchylić kierownicę wdół i swobodnie zająć miejsce na siedzeniu.

Jednakże taka „łamana" kierownica może być zupełnie dogodną tylko dla kierowców o pewnej mniej więcej określonej budowie, dlatego też tego systemu nie możemy uważać za doskonałe rozwiązanie. Daleko bardziej praktyczną będzie kierownica z wałem rozsuwalnym, lub pochylanym, który umożliwia ustawienie kierownicy na dowolnej odległości od siedzenia (rys. 7).

Wychodząc z założenia, że kierowca winien mieć możność stosowania minimum wysiłku przy prowadzeniu samochodu, dochodzimy do wniosku, że koło

kierownicze powinno posiadać jaknajwiększą średnicę. Zwiększenie średnicy koła kierowniczego niejednokrotnie znacznie utrudnia ruchy kierowcy, szczególnie w samochodach sportowych, gdzie ilość miejsca jest bardzo ograniczona, a nie należy zapominać, że nic tak nie męczy kierowcę, jak dłuższa jazda z łokciem wysoko podniesionym, opartym na bocznej ściance nadwozia (rys. 8).



Rys. 7.

Niektórzy z konstruktorów radzą sobie tutaj w ten sposób, że wycinają nieco bok nadwozia od strony kierowcy, zapewniając przez to większą swobodę ruchów rąk.

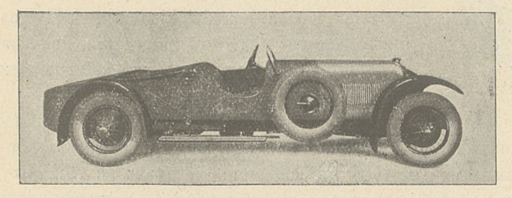
Mówiąc o wycięciu boku nadwozia, należy zaznaczyć, że te wycięcia mogą być albo bardzo głębokie, jak to widzimy przy sportowym typie sam. Daimler, albo też stosunkowo nieznaczne, nie zmieniające ogólnego wyglądu nadwozia (rys. 9 i 10).

Przy zwiększaniu średnicy koła kierowniczego i ustawianiu tegoż w płaszczyźnie, zbliżonej do pionowej, konstruktor winien zwrócić uwagę na to, by kierowca nie był zmuszany do patrzenia poprzez kierownicę (rys. 11), gdyż to, szczególniej w tych samochodach, gdzie mały obrót kół przednich samochodu wymaga znacznego skrętu kierownicy, ogromnie utrudnia swobodną obserwację drogi; jeżeli zaś ten warunek jest niewykonalny, kierownica winna być tak ustawiona, aby przy jeździe po prostej żadna ze szprych koła kierowniczego nie utrudniała obserwacji (patrz. rys. 14).



Rys. 8.

Obserwację drogi może utrudniać nietylko koło kierownicze, ale i linja połączenia szyb, jeżeli od-

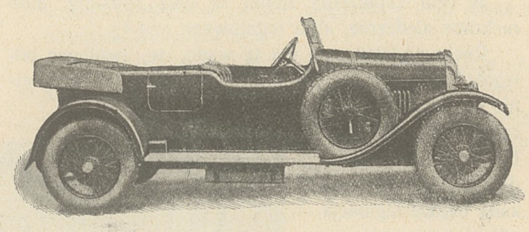


Rys. 9.

wietrznik składa się z dwuch szyb; bowiem, jeżeli przecięcie szyby przedniej wypada na poziomie wzroku kierowcy, ten ostatni zmuszony będzie albo pochylać się całym korpusem, albo starać się jaknajwyżej unosić głowę (rys. 12).

Dlatego też korzystniejsza będzie szyba przednia całkowita, która jednak również wykazuje pewne niedogodności przy otwieraniu, względnie linje połączenia szyb winny być znacznie obniżone (rys. 13).

Szyba przednia nie może być znowu zbyt małą, ponieważ tylko taką szybę należy uważać za odpowiednią, przez którą z miejsca kierowcy można widzieć cały przód samochodu, co ma szczególne znaczenie przy jeździe po mieście.



Rys. 10.

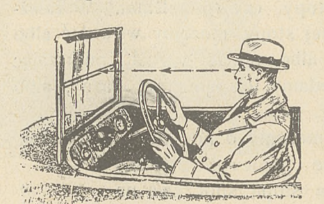
Aby móc swobodnie prowadzić samochód, nie wystarczy mieć odpowiednią kierownicę i we właściwem miejscu, bowiem niedogodnie umieszczone, względnie źle skonstruowane pedały mogą również dać się dobrze we znaki prowadzącemu.

Jakie mogą być wady pedałów?

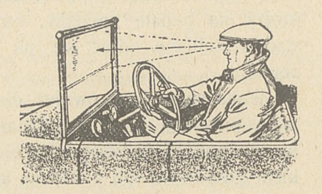
Przedewszystkiem — rozstawienie ich.

Najbardziej spotykanem jest rozstawienie pedałów, pokazane na rys. 14, t. j. pomiędzy pedałem sprzęgła i hamulca jest umieszczony pedał przyspiesznika (akceleratora). Czy taki układ jest dogodny? Uważam, że niezupełnie, ponieważ osobom, mającym dłuższe nogi może tamować swobodę ruchów wał kierowniczy, oprócz tego zazwyczaj, podczas jazdy, jedna stopa jest ustawiona na akceleratorze, druga w pobliżu pedału sprzęgła, przy silnie pochylonym wale kierowniczym, zmusza to kierowcę do skręcania stopy, o ile chce dosięgnąć pedału akceleratora. Z tego też względu wskazanem byłoby umieszczenie pedału akceleratora z lewej strony, jak na rys. 5, bowiem wyklucza to możliwość „ambalowania" silnikiem, gdyż kierowca, chcąc wyłączyć sprzęgło, musi zdjąć stopę z pedału akceleratora. Jednakże samo ustawienie pedałów nie odgrywa tak decydującej roli, co ich odległość od siedzenia, bowiem pedały zbyt daleko lub blizko ustawione, zmuszają kierowcę, czy to do wyciągnięcia nóg na całą długość, czy też do

Rys. 11.



Rys. 12.



Rys. 13.

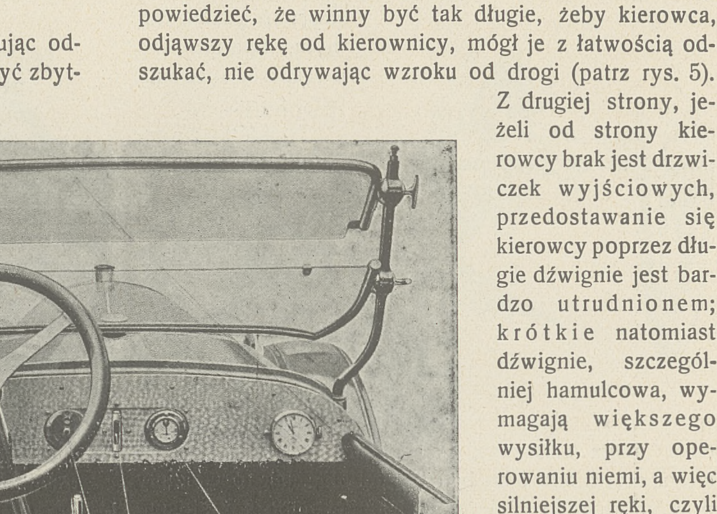
skulenia tychże, co jak w jednym, tak i w drugim wypadku może spowodować skurcz stopy, lub nawet całej nogi, a ponieważ wielu z kierowców zawodowych niejednokrotnie cierpi na zapalenie nerwów nożnych, o skurcz taki jest bardzo łatwo.

W celu zaradzenia złemu są dwa sposoby: albo ruchome siedzenie, albo regulowane pedały.

Ruchome siedzenie ma tę wadę, że, regulując odległość siedzenia od pedałów, możemy je zbliżyć zbytnio do koła kierowniczego i utrudnić przez to samo kierowanie; daleko bardziej wskazaną będzie regulacja odległości pedałów.

O ile posiadamy pedały regulowane, to należy je tak ustawić, aby kierowca nie odczuwał skurczu nogi przy raptownem zahamowaniu; jeżeli taki fakt ma miejsce, znaczy to, że albo pedały są zbyt blisko, albo zbyt daleko ulokowane.

Kierowca, siedząc przy kierownicy, powinien mieć nogi nieco zgięte w kolanach.



*Rys. 14.*

Jako o nowości z tego zakresu nie od rzeczy będzie wspomnieć o pedałach nienaciskanych w kierunku podłogi, a odpowiednio pochylanych przez naciskanie czy to piętą stopy, czy to palcami. W zależności od ruchów lewej stopy możemy wywołać albo wyłączenie sprzęgła albo podać sygnał, poruszając prawą stopą, albo dodamy lub ujmiemy „gazu“, albo zahamujemy maszynę.

Ponieważ wspomnieliśmy o podłodze samochodu, należy tu dodać, że ponieważ podczas jazdy zazwyczaj jedna stopa spoczywa na podłodze, pochylenie tej ostatniej musi być tak dobrane, aby noga zupełnie swobodnie opierała się na podłodze całą stopą.

Nieodpowiednio ustawiona deska przednia podłogi może spowodować, że kierowca będzie szukał oparcia dla swej lewej stopy na pedale sprzęgła, co może bardzo szkodliwie odbić się na późniejszej sprawności tegoż.

*Rys. 15.*

Wskazanem jest również dla stłumienia dźwięków, jakie powstają przy przekładaniu biegów lub hamowaniu, pokryć podłogę odpowiedniej grubości chodnikiem gumowym lub z włókna kokosowego.

Przejdziemy teraz do dźwigni. Dźwignia, t. j. dźwignia przekładni i dźwignia hamulca ręcznego mogą być umieszczone: z prawej lub lewej strony kierowcy. Ponieważ obecnie, jak to już wspomnieliśmy wyżej, w samochodach z obniżonem podwoziem dźwignie są zazwyczaj umieszczane pośrodku wozu (patrz rys. 5 lub 14), kwestja ta jest przesądzona ostatecznie i położenie dźwigni z lewej lub prawej strony kierowcy jest uzależnione całkowicie od miejsca kierownicy.

Jakiej długości winny być dźwignie? Otóż, ujmując tę kwestję z zasadniczego punktu widzenia, musimy powiedzieć, że winny być tak długie, żeby kierowca, odjąwszy rękę od kierownicy, mógł je z łatwością odszukać, nie odrywając wzroku od drogi (patrz rys. 5). Z drugiej strony, jeżeli od strony kierowcy brak jest drzwiczek wyjściowych, przedostawanie się kierowcy poprzez długie dźwignie jest bardzo utrudnionem; krótkie natomiast dźwignie, szczególniej hamulcowa, wymagają większego wysiłku, przy operowaniu niemi, a więc silniejszej ręki, czyli prawej, inaczej mówiąc, umieszczenia kierownicy z lewej strony wozu. Oprócz tego, jeżeli kierowca nie jest ubrany sportowo, krótka dźwignia może się wypadkowo znaleźć przy wsiadaniu w nogawce i postawić prowadzącego maszynę w kłopotliwej nieraz sytuacji (patrz rys. 14).

A teraz parę słów o siedzeniu kierowcy.

Mówiliśmy, że nieraz wskazanem jest, aby siedzenie dla kierowcy było ruchome. Ma to swoje zalety i wady. Daleko dogodniejszem będzie siedzenie, którego wysokość można regulować. Będzie to siedzenie o poduszkach pneumatycznych, które mogą być odpowiednio „nabijane“ powietrzem. Siedzenia te mają jeszcze i tę wartość, że nie „zbijają“ się z czasem, jak inne, a oprócz tego, mają własność pochłaniania wszelkiego rodzaju wibracyj i dzięki temu, kierowca nie odczuwa takiego zmęczenia, jak na siedzeniu, z którego jest „wysadzany“ na każdym dołku.

Za dobre napompowanie poduszek należy uważać takie, przy którem powierzchnia poduszki opuszcza się na tyle pod ciężarem kierowcy, że pomiędzy nią, a deską pozostaje przestrzeń od 3—5 cm., bowiem zbyt „twarde“ napompowanie należy uważać za niewskazane, ponieważ wówczas poduszka jest pozbawiona koniecznej elastyczności. Siedzenie zasadniczo winno być dość głębokie, t. j. aby poduszki dochodziły prawie do zgięcia nóg w kolanach, przyczem przednia część poduszek winna być nieco wyższa od tylnej.

Oparcie nie może być zbyt pochyłe, ponieważ

podczas jazdy, szczególniej po mieście, kierowca musi mieć dużą swobodę ruchów i nie może pozostawać w pozycji „leżącej".

Na zakończenie należałoby wspomnieć o sygnałach. Niejednokrotnie spotykamy takie urządzenie, że kierowca, chcąc podać sygnał dźwiękowy lub świetlny, zmuszony jest opuszczać rękę pod kierownicę i wyszukiwać kontaktu od sygnału. O niedogodności w danym wypadku niema co się rozpisywać, dodam tylko, że umieszczenie kontaktów od sygnałów na kole kierowniczem, uważam za najbardziej racjonalne.

W ostatecznem „resumé" możemy powiedzieć, że prowadzenie takiego wozu można uważać za dobre, którego manipulowanie urządzeniami kierowniczemi nie wymaga znacznego wysiłku, a siedzenie przy kierownicy jest zupełnie wygodne i nie męczy podczas długiej jazdy. Tylko ten kierowca może prowadzić dobrze samochód, do którego dany wóz jest dobrze „dopasowany", a dopasowanie wtedy można osiągnąć należycie, gdy większość urządzeń kierowniczych, a więc kierownica, pedały, siedzenia i t. p. mogą być odpowiednio ustawione.

Ma się rozumieć, że powyższe rozumowania staną się częściowo nieaktualne z chwilą wprowadzenia skrzynki przekładniowej, automatycznie zmieniającej biegi, w zależności od oporów drogowych, napotykanych przez posuwający się samochód.

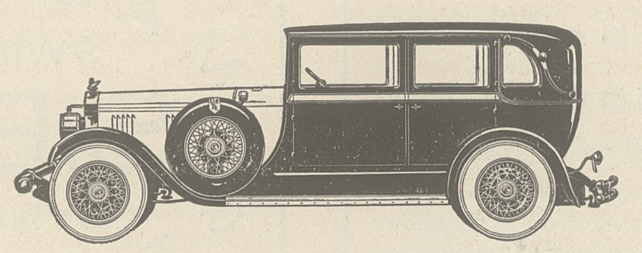
*J. K.*

# Kilka słów o produkcji „Elcar"

*(NADESŁANE).*

JAK już wiadomo naszym czytelnikom z artykułów, umieszczonych w poprzednich numerach „Auta", samochody „Elcar" na tegorocznej międzynarodowej wystawie w Nowym Yorku ponownie zdobyły jedną z cenniejszych nagród, przeto pozwalamy sobie na tem miejscu z wielką satysfakcją ilustrować jeden model z tej imponującej grupy wozów, tak zw. w Ameryce „Travel Air Elcars", fotografją których w tych dniach otrzymaliśmy z fabryki Elcar Motor Company.

Patrząc okiem kapryśnych fachowców, widać, iż w wozach tych niezwykła umiejętność techniczna konstruktorów i artyzm rysowników najnowszych modeli osiągnęły poziom najwyższy, gdyż wozy „Elcar" zostały wyróżnione jako najwykwintniejsze wśród innych pięknych amerykańskich automobilów. Sądząc nawet po wozach okazowych produkcji „Elcar", posiadanych także przez agentury w Polsce, widać wyraźnie, iż uwydatnia się w nich niezwykły spokój, potęga i wygoda, co dowodzi, iż w wykonanie każdego wozu „Elcar" włożono całą wiedzę i zamiłowanie ze strony specjalistów - konstruktorów, aby tylko samochody tej marki posiadały wszelkie zalety, któreby każdego zadowolnić mogły.



*Elcar Princesse Sedan de Luxe, 7-osobowy, w cenie 8.325 am. dol.*

Inowacją o dużej wartości jest to, że wozy „Elcar", budowane są na specjalnych pullmanowskich podwoziach i pozwalają osiągnąć o wiele lepszą wygodę w lokomocji, niż każdy inny samochód fabryk konkurencyjnych; dzięki temu też na wozie „Elcar" o tak cennych zaletach można rozwijać o wiele większą, niż przeciętnie, szybkość po najgorszych drogach. Wóz „Elcar" może bezwzględnie prześcignąć każdy inny wóz, gdyż jest on znacznie mniej wrażliwy na wstrząśnienia przy jeździe szybkiej nawet po najpodlejszych drogach, a nadto wymaga wtedy mniejszego pielęgnowania technicznego, dzięki czemu poważnie zmniejszają się koszta jego utrzymania. Konstruktorzy-specjaliści fabryki „Elcar" zwrócili specjalną uwagę na to, by przy wozach „Elcar" zmniejszyć do minimum pracę i wysiłek kierowcy podczas jazdy, co osiągnęli przy pomocy kompletnego zautomatyzowania różnych funkcji samochodu „Elcar" przy całkowitem zapewnieniu jaknajwygodniejszej i najpewniejszej jazdy.

Samochody „Elcar" narazie nie każdemu w Polsce są dostępne, a to jedynie z tego powodu, że nie sprzedaje się ich na zasadach kredytowych, lecz tylko za gotówkę, płatną częściowo zgóry przy zamówieniu, mimo to nie należy wątpić, że wozy „Elcar" wkrótce będą i u nas bardzo popularne, gdyż posiadają one nietylko przepiękne i szlachetne linje swych nadwozi (karoserji), lecz i wyjątkową wytrzymałość oraz techniczną doskonałość podwozi, a w dodatku są stosunkowo bardzo tanie, przyjmując pod uwagę posiadane przez nie zalety techniczne i estetyczne.

Motory sławnej marki „Lycoming" dają wyjątkowe warunki taniego utrzymania wozu pod względem zużycia paliwa i smarów. Fabryka „Elcar" narazie produkuje wozy tylko 8-mio i 6-cylindrowe, a fakt ten oraz egzystencja fabryki od 1873 r. świadczą najwymowniej, iż produkcja Elcar Motor Company nie należy bynajmniej do fabrykatów automobilowych o przeciętnej wartości.

O ile jest nam wiadomem, fabryka „Elcar" obecnie poszukuje energicznych reprezentantów i agentów - sprzedawców na poszczególne rejony Rzeczypospolitej Polskiej. W celu objęcia zastępstwa na te lub inne terytorjum w Polsce należy zwracać się wyłącznie do generalnego dystrybutora-prokurenta fabryki Elcar Motor Company na Europę Wschodnią, adresując: K. S. Rymowicz, ul. Nowosenatorska № 8 w Warszawie. Osoby zainteresowane w nabyciu wozów produkcji „Elcar" mają zgłaszać się narazie wyłącznie pod adresy następujące:

1) F. Krzypkowski, ul. Koszykowa 5 w Warszawie. Generalny przedstawiciel na terytorjum b. Kongresówki.

2) S. Szybowicz, ul. Arjańska L. 1 w Krakowie. Generalny przedstawiciel na terytorjum Zachodniej Małopolski i Górnego oraz Cieszyńskiego Śląska.

3) Werner Lehnert, Grosse Allee 26, Danzig-Langfuhr. Generalny przedstawiciel na terytorjum wolnego miasta Gdańska, Poznańskie i Pomorze.

Centralne składy produkcji wozów „Elcar" dla Polski stale będą w Gdańsku, przy ul. Hopfengasse 74, pod zarządem i kierownictwem firmy Werner Lehnert.

# Rola kredytu w handlu samochodami

ROZWÓJ automobilizmu w Polsce napotyka na bardzo poważną przeszkodę w postaci braku kredytu.

Nabywca samochodu, poszukując maszyny, częstokroć bywa zmuszony albo w zupełności wyrzec się nabycia takowej, lub też nabywa inną, nieodpowiadającą jego chęciom ze względu na jej cenę, lub też ze względu, że sprzedawca miał możność udzielić mu dogodniejszych warunków spłaty.

Z drugiej strony prawie stale słyszy się utyskiwanie kupców samochodowych na trudność umieszczania w bankach akceptów, dających możność udzielania dogodnych warunków nabywcom. Znanem jest, że jeden z najpoważniejszych naszych banków wręcz odmawia przyjmowania weksli, pochodzących z tranzakcji samochodowych, przyczem motywuje swe stanowisko zasadniczym punktem widzenia, że kredyty udziela tylko na cele produkcyjne, a kupno samochodu na kredyt utożsamia z kupnem na spłaty, dajmy na to... pudełka cukierków.

Jednocześnie w prasie fachowej — w pismach ekonomicznych, oraz w organizacjach społecznych — poruszana była sprawa celowości udzielania kredytów przy zakupie poszczególnych towarów codziennego użycia i bardzo szeroko była omawiana sprawa sprzedaży na raty. Sądzimy więc, że czytelników naszych zainteresuje amerykański pogląd na tę sprawę i ich swoiste oświetlenie tej sprawy w stosunku do handlu samochodami, t. j. do sprzedaży samochodów na raty.

Jak wiadomo, jedna z największych instytucji, która rzuciła hasło sprzedaży samochodów na spłatę, było towarzystwo General Motor, — przyczem hasło to zostało nie tylko rzucone, lecz i urzeczywistnione. Zresztą w tym kierunku poszły i inne organizacje — jednak w prasie rozlegały się głosy, że taki sposób sprzedaży jest szkodliwy — że podkopuje dobrobyt kraju i t. p. To też General Motor Corporation, chcąc mieć potwierdzenie słuszności swej tezy nie tylko rezultatami osiągniętymi, lecz i w dziedzinie czysto naukowej zwróciło się do wybitnego ekonomisty Edwina R. A. Seligmana, profesora ekonomji politycznej na uniwersytecie Columbia, prosząc go o zbadanie tej sprawy i wypowiedzenie swego zdania.

Prof. Seligman zgodził się zająć tą sprawą, zastrzegając sobie, że General Motor nie będzie sprzeciwiać się ogłoszeniu jego zdania bez względu na konkluzję. Po roku pracy i napisaniu kilku tomów — praca jego została zakończona i na bankiecie, wydanym dla niego przez p. John'a Raskob'a, dyrektora General Motor'u w przemówieniu przedstawił on swoje zdanie.

Przemówienie prof. Seligman'a poprzedziło słowo wstępne J. Raskob'a, który powiedział:

Zanim prof. Seligman zabierze głos i wypowie się w sprawie sprzedaży na raty, pragnę parę słów powiedzieć o przemyśle samochodowym.

My, przemysłowcy samochodowi, obliczamy, że 60% ogólnej ilości samochodów została sprzedana na kredyt — właśnie dzięki sprzedaży na raty. Kredyt, udzielany nabywcom, stworzył ten wielki przemysł

samochodowy, który dziś jest największym przemysłem na świecie i któremu kraj nasz i ludność w znacznej mierze zawdzięcza swój dobrobyt.

Może ktoś mi zarzuci, że jest to zbyt śmiałe twierdzenie, lecz sądzę, że analiza faktów potwierdzi je w zupełności.

W r. 1926 suma sprzedaży samochodów, traktorów i części do nich oblicza się na 6 miljardów dolarów. Jeżeli dodamy do tego wydatki na budowę i utrzymanie dróg, budowę garaży i t. p., to z łatwością osiągniemy sumę 10 miljardów dolarów, które wlały się do kraju przez danie możności kupowania samochodów na kredyt i zadowolenia chęci szybkiej i wygodnej komunikacji.

Słowa dziesięć miljardów dolarów nie przemawiają do umysłu, o ile nie uzmysłowić sobie znaczenia wartości, przysporzonej krajowi. 10 miljardów dolarów, to jest wartość przeciętnego zbioru zboża w naszym kraju w ciągu ostatnich 4-ch lat i tylko o 20% mniej, niż całkowita produkcja rolna.

Te więc 10 miljardów dolarów zawdzięczamy przemysłowi samochodowemu, przemysłowi, który, za wyjątkiem gumy, korzysta tylko z krajowych surowców. Przemysł ten zatrudnia obecnie $3^1/_3$ miljona robotników bezpośrednio i pośrednio około 400.000, czyli razem około $3^3/_4$ miljona osób, którzy egzystencję swą zawdzięczają przemysłowi samochodowemu. Proszę przez chwilę pomyśleć, coby się stało, gdyby naraz przemysł samochodowy przestał istnieć, — albo też gdyby ktoś stworzył jakąś nową gałęź przemysłu, zatrudniającą około 4 miljonów ludzi i wytwarzająca produktów na 10 miljardów dolarów!!!

Czyby ktokolwiek odważył się przed kilkunastu laty przepowiedzieć, że przemysł samochodowy dojdzie do obecnego stopnia rozwoju i że 25 miljonów samochodów będzie kursować w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie. A zawdzięczamy to sprzedaży na raty.

Gdyby każdy nabywca był zmuszony do zebrania gotówki dla całkowitej opłaty należności za samochód, wątpię, czy kursowałoby 10 miljonów samochodów, i oczywiście, przemysł ten nie osiągnąłby takiego rozwoju i nie przysporzyłby krajowi tak wielkich zysków. W roku ubiegłym przemysł samochodowy zużył z ogólnej ilości, wyprodukowanej w Stanach Zjednoczonych: 11% drzewa, 13% miedzi, 14% żelaza i stali, 14% ołowiu, 21% cyny, 25% aluminium, 28% niklu, 50% szkła taflowego, 63% skóry tapicerskiej, oraz 80% benzyny zostało zużyte przez samochody.

W 1927 roku zostanie wyprodukowanych 3.500.000 samochodów. (Gdyby zakłady Forda pracowały, ilość ta dosięgłaby 4.600.000). Wszystkie dane każą przewidywać, że w roku 1928 rozwój przemysłu samochodowego zrobi nowy krok naprzód i wyprodukuje o 40% więcej — i znów muszę podkreślić, że uzyskujemy to dzięki — kredytowi.

Dobrobyt kraju zależy w znacznej mierze od zdolności wytwórczej i konsumpcyjnej społeczeństwa. Zdolność wytwórcza zależy od chęci do pracy — a ta zjawia się — o ile wzamian za nią człowiek może nabyć przedmioty, dające mu pewne zadowolenie — by zaś umożliwić mu to nabycie — niezbędnym jest kredyt; dzięki niemu stwarza się zwiększenie zapotrzebowania i nowe placówki do pracy, a więc zarobkowania.

Myśl ta była podstawą naszej wiary w system sprzedaży na raty — a doświadczenie lat ubiegłych wykazało, żeśmy się nie mylili; pragnąc jednak znaleźć teoretyczne uzasadnienie praktycznie osiągniętych rezultatów, prosiliśmy o wypowiedzenie się profesora Seligmana.

(Dalszy ciąg nastąpi).

# KRONIKA

*Grand Prix Ameryki.* Na torze Indianapolis odbył się w dniu 30 maja doroczny wyścig o Grand Prix Ameryki. Startowało 29 współzawodników, z których w czasie biegu wycofało się siedmiu.

Przez pierwsze 350 mil wyścig prowadził Gleason na samochodzie Duesenberg, który rozwinął na tej przestrzeni ogromną szybkość średnią 164 klm./g., bijąc wszystkie dotychczasowe rekordy.

W drugiej części biegu zaczął padać deszcz, utrudniając niezmiernie jazdę. Gleason wycofał się z wyścigu na 15 mil przed końcem i w rezultacie do celu doszedł pierwszy nieznany kierowca Ludwik Mayer, na samochodzie Miller. Ostateczne rezultaty wyścigu, rozegranego na dystansie 500 mil ang., czyli 800 klm., przedstawiają się następująco:

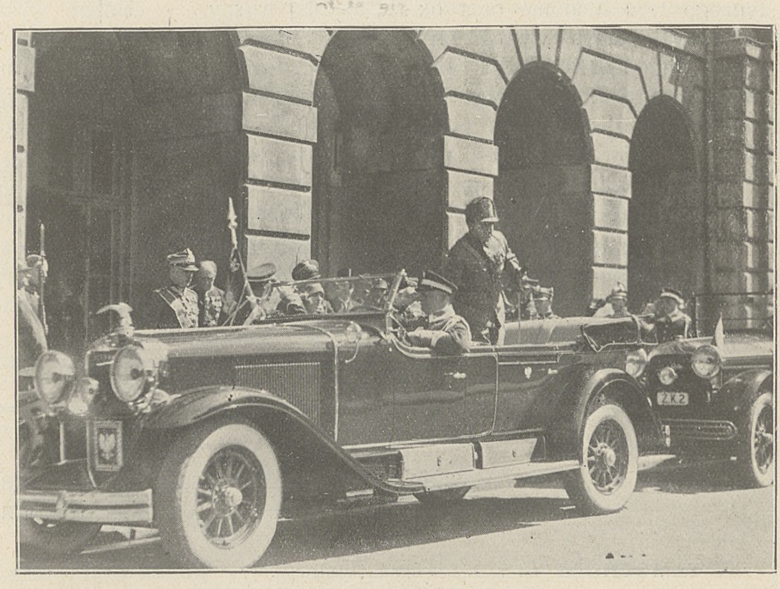
1. Ludwik Mayer (Miller) w 5 g. 01 m. 335 s., szybkość średnia na godzinę 160 klm. 106 m. 2. Leon Moore (Miller) w 5 g. 02 m. 17 s. 3. G. Souders (Miller) w 5 g. 06 m. 11 sek. 4. Ray Keech (Stutz).

*Z ostatnich zawodów motocyklowych.* W wyścigach „Otwarcie sezonu", zorganizowanych w Strudze w dniu 13 maja przez Polski Klub Motocyklowy, zwyciężył Jakubowski na motocyklu A. J. S. 500 cm.³, bijąc wiele maszyn o znacznie większym litrażu.

W wielkim raidzie motocyklowym, zorganizowanym przez Polski Związek Motocyklowy w dn. 2, 3 i 4 czerwca na przestrzeni Łódź — Poznań — Bydgoszcz — Grudziądz — Warszawa, pierwsze miejsce zdobył Kiss na motocyklu B. S. A. 500 cm.³ z wózkiem, uzyskując 56 punktów na 60 możliwych do zdobycia.

*Węgierski wyścig kilometrowy.* Królewski Automobilklub Węgier zorganizował w dniu 29 kwietnia wyścig na przestrzeni jednego kilometra, o starcie

*Z POBYTU KRÓLA AMANULLAHA W WARSZAWIE*




*Władca Afganistanu wsiada do samochodu.*

z rozbiegu. Najlepszy czas dnia osiągnął Wolfner na pięciolitrowym samochodzie wyścigowym Steyr, rozwijając szybkość 181,5 klm./g. Najlepszy czas w klasie samochodów sportowych uzyskał Delmar na Steyr z szybkością 173 klm./g., w klasie samochodów turystycznych Pajor na Lancia z szybkością 107 klm./g. i w klasie motocykli Urbach na Brough Superior z szybkością 153 klm./g.

*Grand Prix Algieru* dla samochodów wyścigowych rozegrany został w dniu 6 maja. Dystans wynosił 350 klm. w 50 okrążeniach toru. Zwyciężył Lehoux na Bugatti w czasie 3 g. 52 m. 54 s., z szybkością średnią 92,5 klm./g.

Brookland w dniu 11 maja. Startowało 39 samochodów. Przez pierwsze trzy godziny bieg prowadził Campbell na Bugatti, jednakże potem był zmuszony się wycofać. Na czoło wyszedł Barnato na Bentley, za którym szedł Coe na Alfa Romeo. W piątej godzinie biegu pierwsze miejsce uzyskał Birkin na Bentley i doprowadził bieg do końca, pokrywając w ciągu sześciu godzin dystans 694 klm. z szybkością średnią 116 klm./g. Dalsze miejsca zajęli kolejno: Rubin na Bentley, Barnato na Bentley, Ramponi na Alfa Romeo, Turner na Austro Daimler etc. Ramponi zdobył specjalną nagrodę przeznaczoną dla samochodu, który przejedzie największą przestrzeń ponad określony dla niego dystans minimalny.

*Z POBYTU KRÓLA AMANULLAHA W WARSZAWIE*



*Sznur Cadillaców przed dworcem Głównym widziany z przodu...*



*...i widziany z tyłu.*

*Naokoło Sycylji.* W dniu 9 maja rozegrany został na Sycylji wyścig dostępny dla samochodów sportowych, na trasę którego składało się jedno okrążenie słynnego toru Madonie oraz okrążenie całej wyspy. Całkowity dystans wynosił 1038 klm. Startowało 18 samochodów. Rezultaty:

1. Magistri (Alfa Romeo 1500 cm.$^3$) 16 g. 29 m. 50 s. szybkość średnia na godzinę 63 klm. 271 m.;
2. Floreale (Bianchi 3000 cm.$^3$) 17 g. 57 m. 48 s.;
3. Moccario (O. M. 5000 cm.$^3$) 20 g. 53 m. 40 s.;
4. Tranchina (Fiat 1100 cm.$^3$) 21 g. 25 m. 58 s.

*Wyścigi sześciogodzinne w Brookland.* Drugi z kolei doroczny wyścig sześciogodzinny dla samochodów sportowych zorganizowany został na torze

*W wyścigach na wzniesieniu Hainberg* rozegranych w dniu 13 maja na dystansie 3,1 klm., najlepszy czas dnia, 2 m. 19,2 s., uzyskał Stuck na samochodzie wyścigowym Austro Daimler z szybkością 80,3 klm./g. W wyścigach tych poważnemu wypadkowi uległa znana niemiecka kierowczyni Liliana Roehrs.

*Francuskie Tourist Trophy.* Pod tą nazwą odbył się między 6 a 13 maja na torze szosowym autodromu Montlhery ciekawy konkurs wytrzymałości dla motocykli i lekkich samochodów. Polegał on na tem, iż współzawodniczące maszyny przebywać miały codziennie z określoną szybkością średnią pewien dystans, wyznaczony w zależności od kategorji, i nieprzebycie oznaczonego dystansu w przepisanym cza-

sie pociągało za sobą punkty karne. Bez punktów karnych doszli do celu następujący konkurenci:

Mot. 175 cm.³: 1. ex aequo Hommaire (Monet Goyon) i Sourdot (Monet Goyon), szybkość średnia na godzinę 66 klm. 200 m.; 2. Sterny (San Sou Pap) 65 klm. 369 m.

Mot. 250 cm.³: 1. Mont (Favor), szybkość średnia na godzinę 61 klm. 681 m.

Mot. 350 cm.³: 1. Berrenger (Royal Enfield), szybkość średnia na godzinę 69 klm. 609 m.; 2. ex aequo Pean (Peugeot) i Pfaender (Peugeot) 65 klm. 882 m.; 3. Lempereur (Gillet) 63 klm. 897 m.; 4. Andrieu (Gillet) 62 klm. 272 m.

Mot. 500 cm.³: 1. ex aequo Bernard (Gnome Rhone) i Naas (Gnome Rhone), szybkość średnia na godzinę 75 kilom. 489 metr.

Sam. 750 cm.³: 1. Doré (Sima-Violet), szybkość średnia na godzinę 67 klm. 975 m.

Sam. 1100 cm.³: 1. Devaud (Amilcar), szybkość średnia na godzinę 74 kilom. 357 m.

*Wyścigi sześciogodzinne w Dijon.* Na obwodzie szosowym w pobliżu Dijon zorganizowano w dniu 17 maja wyścigi sześciogodzinne, z czego 4 godziny były poświęcone na zawody samochodów, a 2 godziny na bieg motocykli. Wyścigi cieszyły się dużem zainteresowaniem i zakończyły się sensacyjnem zwycięstwem kobiety. Rezultaty są następujące:



*Samochód „Home mobile", zaopatrzony w sypialnię, salon, kuchnię, tualetę etc., był prezentowany niedawno we francuskim klubie automobilowym pań.*

Sam. sport. 750 cm.³: 1. Theluson (Senechal) 292 klm. 878 m., szybkość średnia na godzinę 73 klm. 219 m.

Sam. sport. 1100 cm.³: 1. Dugat (Derby) 384 klm. 740 m., szybkość średnia na godzinę 96 klm. 185 m.; 2. Gabriel (Aries).

Sam. sport. 1500 cm.³: 1. Chabreiron (Gobron) 335 klm. 795 m., szybkość średnia na godzinę 83 klm. 948 m.; 2. Namin (Bugatti).

Sam. sport. 2000 cm.³: 1. Burie (Georges Irat) 343 klm. 830 m., szybkość średnia na godzinę 85 klm. 957 m.

Sam. sport. 3000 cm.³: 1. Laly (Aries) 466 klm. 072 m., szybkość średnia na godzinę 116 klm. 517 m.

Sam. sport. 5000 cm.³: 1. Stoffel (Chrysler) 428 klm. 105 m., szybk. śr. na godzinę 107 klm. 026 m.

Sam. wyśc. 1100 cm.³: 1. Lobre (B. N. C.) 413 klm. 822 m., szybkość średnia na godzinę 103 klm. 455 m.; 2. Chanson (Marguerite).

Sam. wyśc. 1500 cm.³: 1. Pani Shell (Bugatti) 399 klm. 183 m., szybkość średnia na godzinę 99 klm. 975 m.; 2. Foc (Bugatti).

Sam. wyśc. 2000 cm.³: 1. Pani Jennky (Bugatti) 489 klm. 848 m., szybkość średnia na godzinę 122 klm. 462 m.; 2. Baboin (Bugatti).

Motocykle: 1. Perrotin (Terrot) 205 klm. 565 m.; 2. Durand (Terrot) 192 klm. 050 m.; 3. Caramela (Terrot) 174 klm. 626 m.; 4. Sourdot (Monet Goyon) 173 klm. 744 m.

*W dorocznych wyścigach na wzniesieniu Brno — Sobesice,* rozegranych w dniu 20 maja na przestrzeni 3500 metrów, najlepszy czas dnia, 2 m. 38,8 s., uzyskał Milos Bondy na półtoralitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, bijąc rekord wzniesienia. W klasie samochodów sportowych najlepszy czas wykazał Bittmann na Austro Daimler, w klasie samochodów turystycznych Vermirowski na Tatra i w klasie motocykli Tichy na Terrot.

*W wyścigach na wzniesieniu Rabassada* koło Barcelony, rozegranych w dniu 20 maja na przestrzeni 4900 metrów, najlepszy czas dnia, 3 m. 27,79 s., osiągnął de Vizcaya na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti, rozwijając szybkość 84 klm./g.

*Wyścigi w Messynie.* Na obwodzie szosowym w Messynie rozegrane zostały w dniu 20 maja wyścigi samochodowe na przestrzeni 364 klm., w których zwyciężył niemiecki kierowca Probst. Szczegółowe rezultaty są następujące:

Kat. 1500 cm.³: 1. Probst (Bugatti) 4 g. 48 m. 30 s., szybkość średnia na godzinę 75 klm. 701 m.; 2. Cucinotta (Bugatti) 4 g. 56 m. 15,6 s.; 3. Magistri (Alfa Romeo) 4 g. 56 m. 59 s.

Kat. 2000 cm.³: 1. Nuvolari (Bugatti) 4 g. 58 m. 29,8 s., szybkość średnia na godzinę 73 klm. 176 m.; 2. Bassi (O. M.).

*Bol d'Or.* Doroczny konkurs wytrzymałości w jeździe dwudziestoczterogodzinnej rozegrany został pod tą nazwą na małym czterokilometrowym obwodzie szosowym w Saint Germain w dniach 26, 27 i 28 maja. Konkurs ten był dostępny dla motocykli i lekkich samochodów, których do startu zgłosiło się 62. Rezultaty osiągnięte w tegorocznym konkursie wypadły naogół poniżej poziomu lat ubiegłych. Oto ostateczne wyniki:

Mot. 175 cm.$^3$: 1. Mouret (San Sou Pap) przebył 325 okr. czyli 1358,5 klm. z szybkością średnią 56,6 klm./g.; 2. Sterny (San Sou Pap) 317 okr.; 3. Baudart (San Sou Pap) 290 okr.

Mot. 250 cm.$^3$: 1. Roudadoux (De De) przebył 341 okr. czyli 1425,4 klm. z szybkością średnią 59,4 klm./g.; 2. Touzet (Propulcycle) 399 okr.; 3. Annino (De De) 317 okr.

Mot. 350 cm.$^3$: 1. Fourier (C. P. Roleo) przebył 346 okr. czyli 1446,3 klm. z szybkością średnią 60,3 klm./g.; 2. Debaisieux (Monet Goyon) 318 okr., 3. Bignon (Soyer) 301 okr.

Mot. 500 cm.$^3$: 1. Vrooner (Gillet) przebył 364 okr. czyli 1521,5 klm. z szybkością średnią 63,4 klm./g.

Mot. 350 cm.$^3$ z wózkami: 1. Cheret (La Française) przebył 309 okr. czyli 1291,6 klm. z szybkością średnią 53,8 klm./g., rekord.

Mot. 600 cm.$^3$ z wózkami: 1. Milhoux (Gillet) przebył 366 okr. czyli 1404,5 klm. z szybkością średnią 58,5 klm./g., rekord.

Cyclecary 500 cm.$^3$: 1. Goetz (Monotrace) przebył 267 okr. czyli 1116 klm. z szybkością średnią 46,5 klm./g.

Cyclecary 1100 cm.$^3$: 1. Lachner (D'Yrsan) przebył 292 okr. czyli 1220,5 klm. z szybkością średnią 50,8 klm./g.

Samoch. sport. 750 cm.$^3$: 1. Violet (Sima-Violet) przebył 325 okr. czyli 1358,5 klm. z szybkością średnią 56,6 klm./g., rekord.

Samoch. sport. 1100 cm.$^3$: 1. Colas (D. F. P.) przebył 404 okr. czyli 1688,7 klm. z szybkością średnią 70,4 klm./g.

Samoch. wyśc. 1100 cm.$^3$: 1. Gault (Senechal) przebył 383 okr. czyli 1600,9 klm. z szybkością średnią 66,7 klm./g.; 2. Pani Violette Morris (B.N.C.) 377 okr.; 3. Treunet (B. N. C.).

*Dokładny rezultat Ray Keecha.* Światowy rekord szybkości samochodowej, ustanowiony przez kierowcę Ray Keecha na trzysilnikowym, trzydziestoszesciocylindrowym bolidzie Triplex o pojemności cylindrów 81.098 cm.$^3$, wynosi dokładnie *334 klm. 022 m./g.* Rekord ustanowiony został na dystansie jednej mili ang. o starcie z rozbiegu, przyczem w jedną stronę osiągnięty był czas 17,86 sek., a w przeciwną stronę 16,83 sek., co daje czas średni 17,345 sek.

*Campbell wciąż myśli o rekordzie.* Jak donoszą z Londynu, Malcolm Campbell zamierza zaatakować światowy rekord szybkości samochodowej, zdobyty ostatnio przez Ray Keecha na bolidzie Triplex. Ponieważ w Anglji zabroniono urządzania tych niebezpiecznych prób, a Campbell nie chce ponosić ogromnych kosztów ponownego transportu swej maszyny na Florydę, przeto dzielny kierowca angielski wyszukał sobie nową plażę w Danji między Lokhen i Blokhus i na niej będzie próbował pobić rekord światowy szybkości.

*Produkcja samochodów we Francji.* W ciągu roku 1927 fabryki francuskie wyprodukowały ogółem 190.000 samochodów. Z liczby tej 80.000 przypada na fabrykę Citroën, a 50.000 na fabryki Peugeot i Berliet. Następujące firmy wyprodukowały od 1.500 do 3.000 samochodów: Delage, Talbot, Hotchkiss, Chenard Walcker, Panhard Levassor. Z ogólnej liczby wyprodukowanych wozów eksportowano 34°/$_0$.

# NOWE KSIĄŻKI

### Katalog Prasowy „Para".

Ukazał się czwarty rocznik **Katalogu Prasowego „Para"**, obejmujący wykaz wszystkich pism w Polsce oraz prasy polskiej poza granicami Rzeczypospolitej. Podzielony w części oficjalnej na sześć części, wykazuje w pierwszej wszystkie czasopisma w Polsce według województw, w drugiej prasę polską na wychodźtwie, w trzeciej wszystkie pisma w porządku alfabetycznym według nazw, w czwartej daje nam **Katalog Prasowy „Para"** wykaz miejscowości w Polsce z liczbą mieszkańców ponad 3.000, w piątej wykaz pism zawodowych a raczej specjalnych. W szóstej wreszcie części znajdujemy pisma obcojęzyczne. Dalej zamieszczono ogłoszenia dużej ilości pism, a pozatem ciekawą „Mapę Gazetową", na której uwidocznione są te wszystkie miejscowości, w których wychodzą jakiekolwiek czasopisma. Największą liczbę takich miejscowości widzimy w województwach zachodnich, mniejszą w województwach środkowych, a szczupłą wciąż jeszcze na wschodzie.

**Katalog** obejmuje ogółem 1933 pisma, z których przypada na wydawnictwa polskie 1639, niemieckie 118, żydowskie 89, ukraińskie 58, białoruskie 5, angielskie 4, francuskie, litewskie i rosyjskie po 3, oraz jedno włoskie. Z ogólnej tej liczby przypada na większe miasta: Warszawę 410, Lwów 165, Poznań 157, Kraków 147, Wilno 66, Łódź 59, Katowice 54 i t. d.

Poza materjałem statystycznym, **Katalog Prasowy „Para"** przynosi szczegółowe informacje o poszczególnych wydawnictwach perjodycznych jak: kierunek pisma, rozmiary tegoż, ceny ogłoszeń, reklam i t. d.

Całość, przedstawia się bardzo estetycznie, opracowana jest nader starannie, dlatego też **Katalog** jest cennym nabytkiem w rękach wszystkich kupców i przemysłowców, korzystających z reklamy gazetowej. **Katalog Prasowy „Para"** nabyć można we wszystkich księgarniach oraz w oddziałach „Para" w Warszawie, Krakowie, Katowicach, Bydgoszczy i Toruniu, wreszcie w Centrali „Para" w Poznaniu, Al. Marcinkowskiego 11.

Dodać przy tej sposobności należy, że Biuro Ogłoszeń „Par" jest wydawcą „Echa Powszechnej Wystawy Krajowej", która odbędzie się w Poznaniu w r. 1929, oraz czasopism zawodowych: Powszechna Gazeta Fryzjerska, Przegląd Krawiecki, Przegląd Stolarski, Warsztat Metalowy i Gazeta Malarska.